



Document de restitution finale

CarRejet

« Caractérisation des Rejets en Mer »

Kévin Leleu, Marie-Joëlle Rochet, Katia Frangoudes, Delphine Ciolek.

CNPMEM, Février 2014



Ce document doit être cité de la façon suivante :

Leleu, K., Rochet, M-J., Frangoudes, K. et Ciolek, D. 2014. Document de restitution finale
CarRejet : Caractérisation des Rejet. CNPMM. 82 pp

Table des matières :

I.	Introduction	5
II.	Matériel et Méthodes	11
1.	Panorama des rejets en mer	11
2.	Identification des causes de rejet et stratégies d'adaptation envisageables	13
III.	Panorama des rejets	15
IV.	Causes de rejet identifiées à partir des résultats de CarRejet	17
3.	Causes liées à la réglementation.....	17
4.	Causes liées à la stratégie économique	23
V.	Stratégies d'adaptation envisageables pour diminuer les captures indésirées.....	28
1.	Adapter la réglementation dans le cadre de l'obligation de débarquement	29
2.	Utiliser les possibilités d'exemption	31
3.	Adapter la stratégie de pêche pour diminuer les captures indésirées	32
4.	Adapter la stratégie économique pour diminuer les captures indésirées	37
VI.	Conclusions, limites du travail et recommandations	43
1.	Caractérisation des rejets à partir des données ObsMer.....	43
2.	Identification des causes de rejet à partir des données ObsMer.....	44
3.	Identification des causes de rejet à partir des discussions avec les professionnels.....	46
4.	Causes de rejet identifiées et stratégies d'adaptation envisageables.....	48
5.	Recommandation et perspectives	49
VII.	Bibliographie.....	51
VIII.	Annexes	54
IX.	Glossaire.....	82

I. Introduction

Le processus de réforme de la Politique Commune des pêches (PCP) datant de 2002 a abouti le 28 décembre 2013 à la parution au Journal Officiel de l'Union Européenne du **règlement (UE) n°1380/2013** du Parlement Européen et du Conseil du 11 décembre 2013 relatif à la Politique Commune de la Pêche¹.

L'Article 15 de ce règlement impose de **retenir à bord, enregistrer et débarquer** « *toutes les captures des espèces faisant l'objet de limites de capture, et en Méditerranée, celles soumises à des tailles minimales* », notamment lors des marées effectuées dans les eaux de l'Union Européenne. Ces captures devront être décomptées du quota et documentées de manière précise et détaillée. L'introduction de cette obligation de débarquement (**OD**) se fera progressivement dès 2015 et jusqu'à 2019 selon les pêcheries et les espèces (Tableau 1).

L'introduction de l'OD va fortement modifier l'activité de la plupart des flottilles de pêche européennes et françaises, à l'heure où certaines estimations chiffrent à environ 100 000 tonnes, toutes espèces confondues, les rejets au niveau national. Tout en faisant valoir les spécificités de leurs métiers, les professionnels de la pêche française devront s'adapter rapidement à ce nouveau cadre réglementaire, notamment à travers des stratégies s'articulant autour de deux axes complémentaires :

- Réduire les captures indésirées, en modifiant les stratégies et les méthodes de pêche, et ainsi modifier la composition des captures pour la rendre plus conforme aux nouvelles obligations de la PCP ;
- Débarquer et traiter ces captures à terre.

Lorsque le programme **CarRejet** a été initié en octobre 2011, une telle interdiction au niveau européen se laissait déjà présager. Un certain nombre de documents d'évaluation de la version précédente de la PCP avaient été affichés par la Commission ; la Commissaire européenne des pêches avait pris des positions fortes, en particulier concernant les rejets, qu'elle souhaitait voir réduits substantiellement voire éliminés complètement. Dès cette époque, les professionnels de la pêche française ont compris qu'il leur faudrait s'adapter

¹ Règlement (UE) n°1380/2013 du parlement européen et du conseil du 11 décembre 2013 relatif à la politique commune de la pêche, modifiant les règlements (CE) n° 1954/2003 et (CE) n° 1224/2009 du Conseil et abrogeant les règlements (CE) n° 2371/2002 et (CE) n° 639/2004 du Conseil et la décision 2004/585/CE du Conseil

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2013:354:0022:0061:FR:PDF>

rapidement au nouveau cadre réglementaire dès lors qu'il serait connu. Ils ont anticipé ce besoin en exprimant en direction de la recherche, et notamment d'Ifremer, une demande concernant les connaissances disponibles. Il apparaissait ainsi urgent de caractériser les rejets et d'en identifier les causes principales pour les pêcheries qui en génèrent le plus, afin d'envisager des stratégies d'adaptation permettant de diminuer les captures indésirées, et de valoriser celles qui ne pourraient être évitées.

Le programme **CarRejet** s'inscrit dans ce contexte d'amélioration des connaissances concernant les rejets des pêcheries françaises. Ce programme, porté par l'Ifremer en collaboration avec le Comité National des Pêches Maritimes et des Elevages Marins (CNPMM) et l'Université de Bretagne Ouest (UBO), avec la participation de la Direction des Pêches Maritimes et de l'Aquaculture (DPMA) et des financements de FranceAgriMer et de France Filière Pêche (FFP), a commencé le 1^{er} septembre 2012 pour une durée de 18 mois (fin au 28 février 2014). Le programme **CarRejet** a été labellisé par le Pôle de Compétitivité AQUIMER en 2011.

L'objectif premier de CarRejet est d'établir une base de connaissances nécessaires à l'analyse de stratégies de réduction des captures indésirées, en s'appuyant notamment sur les données du programme national d'observation à la mer (ObsMer).

Le programme précise trois objectifs spécifiques :

- (1) Caractériser les principaux rejets : espèces les plus rejetées, ordres de grandeur des fractions et des quantités rejetées, ports et périodes probables de débarquement des captures accessoires si elles ne pouvaient plus être rejetées.
- (2) Identifier les principales causes de rejet pour un certain nombre de métiers qui seront affectés par la nouvelle réglementation. Deux approches complémentaires sont mises en œuvre : d'une part la modélisation statistique des données ObsMer (2009 à 2012) ; d'autre part, le recueil de données qualitatives auprès des professionnels permettant de mieux connaître leur perception vis-à-vis des rejets et leur vision de l'avenir.

- (3) A partir de ces résultats, proposer des stratégies d'adaptation envisageables par la combinaison de réduction des captures indésirées et de valorisation de ce qui resterait à débarquer et à traiter à terre.

Ce document présente les principaux résultats du programme CarRejet à travers la description du **panorama des rejets** en mer, la synthèse des **causes de rejet** identifiées à partir des cas étudiés, et la synthèse des **stratégies d'adaptation envisageables** à partir des causes de rejet observées. Des **conclusions** reprennent les principaux résultats et les **limites** qui sont apparues au cours du programme, accompagnées de **recommandations** en vue des futurs travaux à entreprendre pour aborder au mieux la prochaine OD.

Détails des articles 15 et 16 du Règlement n° 1380/2013 :

Le paragraphe 1 de l'Article 15 indique que « *Toutes les captures des espèces faisant l'objet de limites de capture et, en Méditerranée, celles soumises à des tailles minimales définies à l'annexe III du règlement (CE) n° 1967/2006, réalisées au cours d'activités de pêche dans les eaux de l'Union ou par des navires de pêche de l'Union en dehors des eaux de l'Union dans des eaux ne relevant pas de la souveraineté ou de la juridiction de pays tiers, dans les pêcheries et les zones géographiques énumérées ci-après, sont **ramenées et conservées** à bord des navires de pêche, puis enregistrées, **débarquées** et imputées sur les quotas le cas échéant, sauf lorsqu'elles sont utilisées comme appâts vivants, selon le calendrier ci-après..* »

L'introduction de cette OD se fera progressivement jusqu'à 2019 selon les pêcheries et les espèces (Tableau 1).

[...]

« 4. L'obligation de débarquement visée au paragraphe 1 ne s'applique pas: aux espèces dont la pêche est interdite et qui sont identifiées en tant que telles dans un acte juridique de l'Union adopté dans le domaine de la PCP; (b) aux espèces pour lesquelles des preuves scientifiques démontrent des taux de survie élevés, compte tenu des caractéristiques des engins, des pratiques de pêche et de l'écosystème ;(c) aux captures relevant d'exemptions de minimis.

5. Les modalités de la mise en œuvre de l'obligation de débarquement visées au paragraphe 1 sont définies dans les plans pluriannuels prévus aux articles 9 et 10 et, le cas échéant, elles sont précisées conformément à l'article 18, y compris: a) des dispositions spécifiques concernant les pêcheries ou les espèces couvertes par l'obligation de débarquement visées au paragraphe 1 ; b) une indication des exemptions d'obligation de débarquement des espèces ; c) des dispositions prévoyant des exemptions de minimis ne dépassant pas un total de 5 % du total des captures annuelles de toutes les espèces soumises à l'obligation de débarquement visée au paragraphe 1 ; d) des dispositions relatives à la documentation concernant les captures; e) le cas échéant, la fixation de tailles minimales de référence de conservation conformément au paragraphe 10.

L'exemption de minimis s'applique dans les cas suivants: i) lorsque des preuves scientifiques indiquent qu'il est très difficile d'améliorer la sélectivité; ou ii) afin d'éviter des coûts disproportionnés liés au traitement des captures indésirées, dans le cas des engins de pêche pour lesquels les captures indésirées par engin ne représentent pas plus d'un certain pourcentage, à définir dans un plan, du total des captures annuelles réalisées par ledit engin. Les captures relevant des dispositions visées au présent point ne sont pas imputées sur les quotas concernés; toutefois, elles sont toutes intégralement enregistrées. Pendant une période transitoire de quatre ans, le pourcentage du total des captures annuelles visé au présent point augmente: i) de deux points de pourcentage pendant les deux premières années d'application de l'obligation de débarquement; et ii) d'un point de pourcentage au cours des deux années suivantes;

[...]

8. Par dérogation à l'obligation d'imputer les captures sur les quotas concernés conformément au paragraphe 1, les captures d'espèces soumises à l'obligation de débarquement et dépassant les quotas des stocks en question, ou les captures d'espèces pour lesquelles l'État membre ne dispose pas de quota, peuvent être déduites du quota des espèces cibles pour autant qu'elles ne dépassent pas 9 % du quota des espèces cibles. La présente disposition ne s'applique que lorsque le stock des espèces non cibles se situe dans des limites biologiques de sécurité.

9. Pour les stocks faisant l'objet d'une obligation de débarquement, les États membres peuvent recourir à la flexibilité interannuelle jusqu'à 10 % des débarquements autorisés. À

cette fin, un État membre peut autoriser le débarquement de quantités supplémentaires du stock faisant l'objet d'une obligation de débarquement, pour autant que ces quantités ne dépassent pas 10 % du quota alloué à cet État membre. L'article 105 du règlement (CE) n o 1224/2009 s'applique. »

*10. Des **tailles minimales de référence de conservation** peuvent être établies dans le but de veiller à la protection des juvéniles d'organismes marins.*

*11. Pour les espèces soumises à l'obligation de débarquement visée au paragraphe 1, l'utilisation des captures d'espèces dont la taille est inférieure à la taille minimale de référence de conservation est limitée à **des fins autres que la consommation humaine directe**, y compris les farines de poisson, l'huile de poisson, les aliments pour animaux, les additifs alimentaires, les produits pharmaceutiques et les cosmétiques.*

12. Pour les espèces non soumises à l'obligation de débarquement visée au paragraphe 1, les captures d'espèces dont la taille est inférieure à la taille minimale de référence de conservation ne sont pas conservées à bord, mais sont immédiatement rejetées en mer. »

Enfin, le paragraphe 2 de l'Article 16 indique que « *lorsqu'une obligation de débarquement pour un stock halieutique est établie, les possibilités de pêche sont déterminées en tenant compte du fait qu'elles visent à rendre compte non plus des débarquements mais des captures, étant donné que la première année et les années suivantes, les rejets de ce stock ne seront plus autorisés.*»

Tableau 1 : Calendrier de l'introduction de l'obligation de débarquement selon les espèces cibles (Article 15, Paragraphe 1 du règlement n° 1380/2013)

Pêcheries		01/01/2015*	01/01/2016*	01/01/2017	01/01/2019
Petits pélagiques ciblant...	Maquereau, hareng, chinchard, merlan bleu, sanglier, anchois, argentine, sardine, sprat				
Grands pélagiques ciblant...	Thon rouge, espadon, germon, thon obèse, makaire bleu, makaire blanc				
A des fins industrielles	Capelan, lançon, mostelle de fond				
Mer Baltique : pêcheries ciblant...	Saumon ; espèces sujettes à limites de capture définissant les pêcheries			Autres espèces sujettes à limites de capture	
Mer du Nord : pêcheries ciblant...		Cabillaud, églefin, merlan, lieu noir ; langoustine ; sole commune et plie ; merlu ; crevette nordique			Autres espèces sujettes à limites de capture
Eaux occidentales septentrionales : pêcheries ciblant...		Cabillaud, églefin, merlan, lieu noir ; langoustine ; sole commune et plie d'Europe ; merlu ;			Autres espèces sujettes à limites de capture
Eaux occidentales australes : pêcheries ciblant...		Langoustine ; sole commune et plie d'Europe ; Merlu ;			Autres espèces sujettes à limites de capture
Autres : pêcheries ciblant...		Espèces sujettes à limites de capture définissant les pêcheries			Autres espèces sujettes à limites de capture
Méditerranée, Mer Noire, et autres eaux de l'UE				Espèces sujettes à taille minimale autorisée définissant les pêcheries	Autres espèces sujettes à taille minimale autorisée

* « Pour les espèces définissant les pêcheries et faisant l'objet de limites de captures, et en Méditerranée, celles soumises à des tailles minimales »

II. Matériel et Méthodes

1. Panorama des rejets en mer

Dans le but de caractériser les rejets en mer, un panorama des rejets a été réalisé à partir des données ObsMer. L'évolution depuis 2009 d'une sélection d'indicateurs est ainsi présentée pour quatorze métiers (Tableau 2) qui ont été sélectionnés selon les volumes et les fractions rejetées en 2011 (Dubé et al., 2012), mais aussi selon les données disponibles. Certains métiers dont les fractions et les volumes rejetés apparaissent importants en 2011 n'ont pas pu être pris en compte dans le panorama faute d'un nombre suffisant d'échantillons (dragues à coquilles St Jacques et chalutiers à perche en Manche et Mer du Nord ; chalutiers de fond en Méditerranée). Vingt-sept sous-niveaux de métier ont été définis d'après les espèces ciblées et/ou les zones CIEM concernées au sein de chaque métier, ainsi qu'en fonction des données disponibles (Tableau 2). Ces sous-niveaux de métier représentent entre 9% et 81% des opérations de pêche (**OdP**) échantillonnées en fonction du métier concerné.

Pour chaque métier, les **principales caractéristiques des captures et des rejets** pour l'année 2011 sont présentées à partir des résultats ObsMer 2011 (Dubé et al., 2012). Les **fractions rejetées** par rapport à la capture totale, les **proportions des espèces** dans les rejets selon les années et les trimestres, ainsi que le poids rejeté par OdP sont également présentés. Une attention particulière a été accordée aux rejets concernant les **espèces soumises à des limites de capture** concernées par l'OD. Chaque indicateur est accompagné d'intervalles de confiance qui soulignent la variabilité importante des rejets selon les espèces, les trimestres ou les années. Un travail identique a été réalisé pour les 27 sous-niveaux de métier.

La méthodologie utilisée pour le panorama des rejets en mer et les indicateurs présentés sont plus longuement détaillés dans le paragraphe « Matériel et méthodes » du panorama des rejets.

Tableau 2 : Métiers et sous-niveaux de métier présentés dans le panorama des rejets en mer CarRejet.

Métiers (14)		Sous-niveaux de métier (27)
Chalutiers de fond inférieurs à 18 m en Manche Est et Mer du Nord		OdP ciblant la sole en Manche Est
		OdP ciblant les espèces démersales en Manche Est
Chalutiers de fond inférieurs à 18 m en Manche Ouest		OdP ciblant la sole en Manche Ouest
Chalutiers de fond supérieurs à 18 m en Manche Est et Mer du Nord		OdP ciblant les poissons en Manche Est
		OdP ciblant les poissons en Mer du Nord
Chalutiers à petits pélagiques en Manche Est et Mer du Nord		OdP en Manche Est
Fileyeurs à poissons en Manche Est et Sud Mer du Nord		Trémail ciblant la sole en Manche Est
		Trémail ciblant la sole en Mer du Nord
Fileyeurs inférieurs à 15 m de Manche Ouest et Bretagne Ouest		Trémail ciblant la sole en Manche Ouest
		Trémail ciblant les baudroies en Manche Ouest
Fileyeurs supérieurs à 15 m de Manche Ouest et Bretagne Ouest		Trémail ciblant les baudroies en Manche Ouest et Bretagne Ouest
Chalutiers langoustiniers du Golfe de Gascogne		OdP dans le Nord du GdG
		OdP dans le Sud du GdG
Chalutiers à petits pélagiques du Golfe de Gascogne		OdP ciblant l'anchois dans le Nord du GdG
Chalutiers de fond du Golfe de Gascogne		OdP ciblant les baudroies dans le Nord du GdG
		OdP ciblant les céphalopodes dans le Nord du GdG
		OdP ciblant les poissons dans le Nord du GdG
Fileyeurs inférieurs à 15 m du Golfe de Gascogne		Filet maillant ciblant le rouget dans le GdG
		Filet maillant ciblant les sparidés, bars et maigres dans le sud du GdG
		Filet maillant ciblant les poissons (notamment le merlu) dans le Sud du GdG
		Trémail ciblant les baudroies dans le GdG
		Trémail ciblant la sole dans le Nord du GdG
		Trémail ciblant la sole dans le Sud du GdG
Fileyeurs supérieurs à 15 m du Golfe de Gascogne		Trémail ciblant la sole dans le Sud du GdG
Chalutiers de fond supérieurs à 18 m à poissons en Mer Celtique Manche Ouest et Ouest Irlande		OdP ciblant les baudroies en zone CIEM VIIh
Chaluts à espèces profondes en Ouest Écosse		OdP ciblant les poissons en zone CIEM VIIg
		OdP en zone CIEM VIa

2. Identification des causes de rejet et stratégies d'adaptation envisageables

Le travail d'**identification des causes de rejet** a été mené pour cinq métiers / sous-niveaux de métier concernant les façades Mer du Nord, Manche Est et Golfe de Gascogne (Tableau 3). Pour chaque cas d'étude, les causes de rejet de plusieurs espèces ont été étudiées. Les espèces ont été choisies selon leur proportion dans les rejets totaux, sous condition de disposer de suffisamment de données. Trois étapes d'analyse ont été développées pour identifier les causes de rejet selon les cas d'étude : 1) la **modalisation des données ObsMer**, en particulier à partir de variables liées aux caractéristiques des navires, de la marée et de l'OdP ; 2) la **composition en taille des captures** en fonction des espèces et à partir des données ObsMer, selon que les captures soient « sous-taille », appartenant au « plus petit calibre commercial », ou aux « autres calibres » commerciaux ; 3) un ou plusieurs **groupes de discussion** régionaux avec les professionnels, pendant lesquels étaient notamment abordées les causes de rejet des espèces étudiées.

Tableau 3 : Métiers / Sous-niveaux de métier et espèces étudiées pour l'identification des causes de rejet, et réunions réalisées avec les professionnels.

Métiers / Sous-niveaux de métier	Espèces étudiées	Réunions réalisées (Nb de professionnels)
Chalutiers < 18 m ciblant la sole en Manche Est	Plie, sole, merlan	Port-en-Bessin (3) Dieppe (5)
Chalutiers > 18 m ciblant les poissons démersaux en Manche Est et (sud) Mer du Nord	Chinchards, maquereau, merlan, hareng, limande, plie	Boulogne-sur-Mer (3)
Chalutiers ciblant les céphalopodes et les poissons dans le Golfe de Gascogne	Chinchards, maquereau, merlan, merlu, sole	Bourcefranc (6) Nantes (2)
Fileyeurs < à 15 m ciblant la sole dans le Golfe de Gascogne	Maquereau, merlan, merlu, sole	Capbreton (13)
Fileyeurs > à 15 m ciblant la sole dans le sud du Golfe de Gascogne		Nantes (2) Audierne (3)

Les groupes de discussion étaient également l'occasion d'aborder avec les professionnels les **stratégies d'adaptation envisageables** selon les causes de rejet identifiées. Ces stratégies ont également été discutées entre les partenaires lors de comités de pilotage CarRejet, et à l'occasion de rencontres avec différents acteurs de la filière. A noter que certaines réunions avec les professionnels ont abordé des métiers qui n'ont pas été traités lors du travail de modélisation (chalutiers à petits pélagiques et chalutiers à langoustines dans le Golfe de Gascogne).

La méthodologie pour l'identification des causes de rejet et des stratégies d'adaptation envisageables ainsi que les résultats pour les cinq cas d'études sont présentés plus en détails dans le document « Identification des causes de rejet. Cas d'étude ».

III. Panorama des rejets

Le panorama de rejets en mer CarRejet rappelle tout d'abord les résultats 2011 du programme ObsMer (Dubé et al., 2012), qui montrent des quantités totales rejetées comprises entre 200 tonnes et 10 000 tonnes annuelles selon les métiers (soit entre 13% et 55% des captures), et un nombre de ports concernés par les débarquements très variable selon les engins utilisés et les façades maritimes.

Pour les espèces sujettes à limites de capture, les fractions rejetées en 2012 par métier sont comprises entre 3% et 28% des captures, et entre 2% et 35% par sous-niveau de métier. Certaines de ces espèces peuvent présenter jusqu'à 50% des rejets certaines années. Chinchards², plie d'Europe, merlan, hareng sont les espèces sous quota prédominantes dans les rejets des métiers de Manche Est et Mer du Nord ; merlu, maquereau, chinchards mais aussi langoustines sont prédominants dans les rejets des métiers du Golfe de Gascogne. Peu de métiers et de sous-niveaux de métiers dépassent les 15% de rejet de ces espèces par rapport à la capture totale.

Le nombre d'espèces composant les rejets varie considérablement en fonction des engins (chalut, filet) et des métiers, mais aussi entre les façades maritimes. Au sein de la plupart des métiers étudiés, les mêmes espèces principalement rejetées sont retrouvées depuis 2009, même si de grandes variations peuvent être observées pour certaines espèces entre les années ou les trimestres. Il apparaît que, selon les métiers, certaines espèces sont systématiquement rejetées.

Le panorama des rejets CarRejet montre que les estimations peuvent varier considérablement d'un métier à l'autre, voire au sein d'un même métier. Si certains métiers présentent des fractions rejetées et des compositions des rejets constants entre les années et les trimestres, pour d'autres, de grandes variations peuvent être observées au sein d'une année ou entre les années.

Le panorama des rejets présente peu d'estimations des volumes rejetés par métier, ces estimations étant déjà fournies par le programme ObsMer à partir de leur document de restitution annuelle. Les résultats 2012 du programme ObsMer (Cornou et al., 2013) sont disponibles en suivant ce lien (http://archimer.ifremer.fr/doc/00167_/27787/25978.pdf). Les estimations des volumes de rejet selon les flottilles y sont présentées, ainsi que celles des

² *Trachurus trachurus* et *Trachurus mediterraneus*

fractions rejetées en 2012. Celles-ci peuvent légèrement différer des résultats présents dans le panorama en raison de différences dans les OdP (et les navires) prises en compte. Des estimations des rejets par espèce selon les métiers peuvent également y être trouvées, même si l'amplitude des intervalles de confiance doit être soulignée ; ces estimations sont le plus souvent très imprécises. Depuis 2013, la proportion de sous-taille dans les rejets des espèces est également mentionnée dans les fiches récapitulatives.

Le panorama des rejets CarRejet a servi de base au travail d'identification des causes de rejet, notamment dans le choix des métiers et des espèces à étudier.

IV. Causes de rejet identifiées à partir des résultats de CarRejet

Les causes de rejet présentées ci-dessous sont issues des travaux réalisés dans le cadre de CarRejet. Elles ont été classées en deux catégories : les causes liées à la **réglementation**, et celles liées à la **stratégie économique** poussant à optimiser les débarquements autorisés. Les quantités de rejet selon les causes dépendent quant à elles de la capture (composition et quantité) remontée à bord. La capture dépend de facteurs biologiques et de facteurs liés à la stratégie de pêche, qui est elle-même mise en place à partir de contraintes biologiques, météorologiques, réglementaires et économiques, en interaction avec les autres professionnels et les autres activités maritimes.

Il est important de souligner que les causes de rejet peuvent être étroitement liées entre elles, indépendamment de leur appartenance à la catégorie réglementaire ou économique. Si les causes de rejet peuvent différer selon les espèces, une même espèce peut être concernée par plusieurs causes de rejet, parfois au cours d'une même OdP.

3. Causes liées à la réglementation

Les causes réglementaires de rejet décrites ci-dessous sont celles observées à partir des cas d'étude CarRejet, et ne concernent que les réglementations **imposant de rejeter à la mer** les individus y contrevenant. Ces causes réglementaires concernent les *tailles minimales* autorisées, les *fermetures de quota*, la *composition en pourcentage des captures* et les *interdictions* de capture et de débarquement.

❖ Taille minimale autorisée

L'article 19 du règlement n°850/98³ portant sur les mesures techniques précise que « *les organismes marins n'ayant pas la taille requise [définie dans l'annexe 12 du même règlement] ne peuvent être conservés à bord ou être transbordés, débarqués, transportés, stockés, vendus, exposés ou mis en vente, mais doivent être rejetés immédiatement à la mer* ».

³ Règlement (CE) n°850/98 du conseil du 30 mars 1998 visant à la conservation des ressources de pêche par le biais de mesures techniques de protection des juvéniles d'organismes marins

Les rejets relevant de la taille minimale sont souvent liés à l'utilisation d'engins de pêche dans des zones où la sélectivité de l'engin n'est pas suffisante pour laisser s'échapper l'intégralité des captures en dessous des tailles minimales. La quantité de rejet (et donc la sélectivité) dépend de plusieurs facteurs et varie selon les engins de pêche, mais aussi selon les secteurs et les périodes de pêche en fonction de l'espèce ciblée (zone de nourricerie par exemple).

Tableau 4. Proportion de sous-tailles (en biomasse) dans les captures et les rejets selon les espèces. En jaune, les proportions de sous-tailles dans les captures de l'espèce comprise entre 5 et 15%. En orange clair, entre 15 et 25%. En orange foncé, supérieures à 25%.

Métiers / Sous-métiers concernés	Espèce	Taille minimale autorisée (cm)	Proportion de sous-tailles dans les captures de l'espèce (%)	Proportion de sous-tailles dans les rejets de l'espèce (%)
Chalutiers < 18 m ciblant la sole en Manche Est	Plie	27	41	67
	Sole	24	34	94
	Merlan	27	56	74
Chalutiers > 18 m ciblant les poissons démersaux en Manche Est et (sud) Mer du Nord	Plie	27	35	80
	Merlan	27	25	74
	Chinchards	15	2	3
	Maquereau	20 (sauf zone IV) 30 (zone IV)	1	12
	Hareng	20	0	0
Chalutiers ciblant les céphalopodes et les poissons dans le Golfe de Gascogne	Chinchards	15	22	25
	Merlan	27	18	84
	Merlu	27	15	78
	Sole	24	9	93
	Maquereau	20	1	2
Fileyeurs inférieurs à 15 m ciblant la sole dans le Golfe de Gascogne	Merlan	27	6	15
	Merlu	27	3	15
	Sole	24	1	53
	Maquereau	20	0	0
Fileyeurs supérieurs à 15 m ciblant la sole dans le sud du Golfe de Gascogne	Merlan	27	7	9
	Sole	24	1	53
	Merlu	24	< 1	3
	Maquereau	20	0	0

La limande n'apparaît pas, car non soumise à taille minimale autorisée

Dans le cadre de CarRejet, des captures sous-taille dans des proportions parfois importantes ont été observées pour la **sole**, la **plie**, le **merlan**, le **merlu**, les **chinchards**, et dans une moindre mesure le **maquereau** (Tableau 4). La taille minimale constitue la cause principale de rejet pour la sole, quel que soit le métier, avec des proportions dans les captures plus importantes pour les chalutiers. C'est aussi la cause principale de rejet de merlu et de merlan pour certains chalutiers du Golfe de Gascogne. Dans un cas d'étude, des captures sous-taille élevées sont observées dans les zones estuariennes, qui peuvent constituer des zones de nourriceries importantes (exemple de la sole dans les baies de Seine et de Somme).

La **différence de taille minimale** entre des espèces proches par leur comportement peut affecter les rejets de sous-taille. C'est essentiellement le cas lorsque les espèces cibles ont des tailles minimales inférieures aux espèces accessoires. Si la sélectivité est bien adaptée à l'espèce cible, alors des captures d'espèces accessoires sous-taille seront très probablement rejetées. Dans les cas d'étude CarRejet, cela concerne la sole (24 cm) et la plie (27 cm) pour les chalutiers < 18 m ciblant la sole en VIId ; et la sole (24 cm) et le merlu et le merlan (27 cm) pour les fileyeurs ciblant la sole dans le Golfe de Gascogne. C'est aussi le cas pour l'anchois (12 cm), le maquereau (20 cm) et le chinchard (15 cm) pour les chalutiers à petits pélagiques ciblant l'anchois dans le Golfe de Gascogne. Pour le maquereau, la différence de taille minimale entre la Manche Est (20 cm) et la Mer du Nord (30 cm) peut aussi affecter les rejets de cette espèce. La limite entre Manche Est et Mer du Nord ne correspond pas forcément à la limite biologique des stocks de l'espèce.

❖ Fermeture des quotas

L'arrêté du 26 décembre 2006⁴ établit les modalités de répartition et de gestion collective des quotas de « captures »⁵. L'antériorité des captures ainsi que des flexibilités interannuelles participent à la répartition annuelle des quotas entre les Etats Membres concernés (à partir d'une clé de répartition stabilisée, notamment basée sur les antériorités). Les composantes « antériorités des producteurs », « orientations du marché » et « équilibres socio-économique » interviennent dans la répartition des sous-quotas, des échanges de quotas peuvent également intervenir à différents niveaux (entre Etats Membres ou entre OP).

⁴ Arrêté du 26 décembre 2006 établissant les modalités de répartition et de gestion collective des possibilités de pêche (quotas de captures et quotas d'effort de pêche) des navires français immatriculés dans la Communauté européenne

⁵ « Quota de capture » est le terme employé dans l'arrêté cité. Il s'agit en fait, dans le cadre réglementaire actuel, de quotas de débarquement.

L'article 16 de l'arrêté définit les pénalités consécutives à des dépassements de quota, qui se traduisent généralement par une diminution des quantités allouées l'année suivante.

La consommation des quotas nationaux et par OP est suivie hebdomadairement, avec des avertissements lorsque le taux de consommation atteint 80% (quota en *forte consommation*) et 90% (quota à *fermer*). Lorsque le (sous-) quota est *réputé épuisé*, des **fermetures officielles** interviennent par avis officiel. Lors de ces fermetures, « **la conservation à bord, le transbordement et le débarquement** [de l'espèce concernée] **sont interdits** ».

Si cela ne constitue pas une obligation réglementaire à rejeter, le risque de fermeture ou de pénalité en cas de dépassement des quotas alloués constitue une **contrainte réglementaire** importante qui incite les professionnels à rejeter les espèces dont le (sous-) quota est en forte consommation ou atteint (voir également la partie sur les causes de rejet liées à la stratégie économique ; Tableau 5).

En 2012, les espèces étudiées dans CarRejet qui ont connu des fermetures officielles en cours d'année dans les zones concernées sont le merlu (VIIIa, b, d, e pour les hors OP), le maquereau (pour les hors OP et 3 OP), la sole (VIIIa, b et VIId pour les hors OP) et les chinchards (IVb, c, VIId pour une OP). Les navires non membres d'OP (hors OP) ont été les plus concernés par ces fermetures⁶.

❖ Réglementations relatives à la composition en pourcentage des captures

De nombreuses règles concernant les compositions en pourcentage de capture qui peuvent être détenues à bord sont édictées dans le règlement (CE) n°850/98 sur les mesures techniques. Ces règles dépendent de la gamme de maillage utilisé, de la zone fréquentée et des espèces ciblées. L'article 15 de ce règlement indique que « *les quantités d'organismes marins capturées dans une proportion dépassant les pourcentages autorisés figurant aux annexes I à VII, X et XI ne peuvent être débarquées mais sont rejetées à la mer avant chaque débarquement.* »

⁶ Données issues des tableaux des fermetures de quotas 2012.

Dans le cadre de CarRejet et des espèces étudiées, il semble que ce type de réglementation agisse principalement sur les rejets de **merlu** des chalutiers du Golfe de Gascogne, notamment ceux ciblant la langoustine. En plus du règlement n°850/98, le **merlu** est concerné par le règlement (CE) 494/2002⁷ instituant des mesures techniques visant à reconstituer son stock dans certaines sous-zones et divisions CIEM. L'article 2 de ce règlement limite les captures de merlu détenues à bord à 20% pour les engins remorqués d'un maillage compris entre 70 et 99 mm⁸, le maillage de 80 mm étant le plus couramment utilisé par les chalutiers étudiés d'après les données ObsMer.

Les rejets de **cabillaud** liés au règlement n° 850/98 ainsi qu'au règlement (CE) n° 2056/2001 instituant des mesures techniques supplémentaires visant à reconstituer les stocks de cabillaud en Mer du nord et à l'Ouest de l'Ecosse n'ont pas été abordés dans le cadre de CarRejet, car cette espèce représente peu de rejet par rapport au rejet total (< 1%). Néanmoins, la proportion de cabillaud rejetée à cause de ce règlement ne serait pas négligeable selon les professionnels interrogés (près de 8% en 2012 d'après Cornou et al., 2013). Une étude sur les rejets de cabillaud et merlan observés sur les chalutiers de fond opérant en Manche Est - Mer du Nord (Fauconnet et Biseau, 2011) explore plus en profondeur les causes de rejet du cabillaud, dans lesquelles apparaissent entre autres la réglementation relative à la composition des captures. Une analyse complémentaire a également été réalisée en 2012 (Dubé et al., 2012)⁹.

Pour s'adapter aux réglementations relatives à la composition des captures, les professionnels peuvent diminuer les rejets d'autres espèces (dont certaines sous quota) afin de répondre aux pourcentages fixés. C'est particulièrement le cas pour les espèces pélagiques (maquereau, chinchards, hareng) en Mer du Nord et Manche Est : la consommation des (sous) quotas de ces espèces peut être en grande partie associée à celle des quotas de cabillaud. Dans le cas du merlu du Golfe de Gascogne, des « rejets » d'autres espèces seraient aussi gardés à bord pour atteindre le pourcentage autorisé. D'après les professionnels, il s'agirait essentiellement d'espèces qui ne sont pas soumises à quotas.

⁷ Règlement (CE) n°494/2002 de la commission du 19 mars 2002 instituant des mesures techniques supplémentaires visant à reconstituer le stock de merlu dans les sous-zones CIEM III, IV, V, VI et VII et les divisions CIEM VIII a, b, d et e.

⁸ Sauf les chaluts à perche, et à l'exception des navires inférieurs 12 m pour les marées inférieures à 24 h.

⁹ Dubé, B., Pawlowski, L., Biseau, A. 2012. Rejets de cabillaud observés sur les chalutiers opérant en Manche Est - mer du Nord et en mer Celtique. <http://archimer.ifremer.fr/doc/00110/22172/19828.pdf>

❖ Autres causes réglementaires

Interdiction de capture, espèces soumises à régime d'autorisation : De nombreuses réglementations peuvent entraîner les rejets de certaines espèces, selon qu'il s'agit d'interdiction de capture¹⁰, ou d'espèces soumises à régime d'autorisation de capture (par des systèmes de licence ou d'autorisation européenne de pêche par exemple : anchois, thon rouge, etc.).

Dans le cadre de CarRejet, l'interdiction de capture de la **raie brunette** a été la plus régulièrement citée. Les réglementations concernant les autorisations de pêche pour le thon rouge, le saumon, la truite de mer et les aloses ont été évoquées par les professionnels pour expliquer les quelques rejets rencontrés dans certains des métiers étudiés.

Limitation de la capacité de stockage : Les réglementations techniques et de sécurité¹¹ déterminant les jauges des navires et leur capacité de stockage peuvent conduire à des rejets. La capacité du navire peut être trop limitée pour embarquer l'ensemble de la capture d'une OdP (quelle que soit sa position dans la marée), notamment lors de captures massives d'espèces pélagiques. Cet aspect pourrait s'avérer important lorsque l'OD sera mise en place : comment débarquer les captures qui ne peuvent réglementairement pas être mises à bord pour des raisons de sécurité ? Il constitue une inquiétude récurrente chez les professionnels, en particulier les patrons de navires inférieurs à 12 m rencontrés au cours des réunions organisés dans le cadre de CarRejet.

Concernant les **causes réglementaires** de rejet, des travaux sont réalisés aux niveaux européen (« règlement omnibus ») et national (DPMA) pour recenser l'ensemble des règlements susceptibles d'inciter ou d'imposer le rejet. Des travaux aux niveaux régional ou départemental seront également bientôt entrepris dans le cadre de la mise en œuvre de l'OD.

¹⁰ Ce type d'interdiction concerne un nombre important d'espèces de requins.

¹¹ Décret n°84-810 du 30 août 1984, modifié, relatif à la sauvegarde de la vie humaine en mer, l'habitabilité à bord des navires et la prévention de la pollution ; Arrêté du 23 novembre 1987, modifié, relatif à la sécurité des navires, et son règlement annexé.

4. Causes liées à la stratégie économique

La stratégie économique répond à une logique simple poussant à **optimiser les débarquements** autorisés au niveau réglementaire, tout au long de l'année. Cette stratégie s'inscrit dans un contexte économique fluctuant (organisation du marché, en partie liée aux lois de l'offre et de la demande), que ce soit entre les années ou au cours d'une même année.

Elle est avant tout basée sur la valeur marchande des espèces, qui doit être **suffisante par rapport à la valeur du travail à fournir** (tri, stockage) pour qu'il soit intéressant de les débarquer. Outre la demande du marché, la valeur marchande d'une espèce peut varier selon les moyens de valorisation disponibles sur les lieux de débarquement, notamment la présence de structures spécialisées permettant la vente des captures ou leur transformation en produits destinés à l'alimentation humaine ou animale, ou à la cosmétique par exemple. Pour des moyens de valorisation identiques, la valeur marchande par espèce dépend souvent de la **taille** et de la **qualité** du produit. Ainsi, il est évoqué un accroissement fréquent du prix au kilo avec la taille et la qualité des individus débarqués, les beaux individus étant plus facilement valorisables. De même, l'augmentation de la **quantité débarquée** peut diminuer la valeur marchande des captures, en particulier quand l'offre dépasse la demande.

Ces différents éléments intervenant sur la valeur marchande peuvent conduire à des rejets de type **highgrading**, que les règlements traduisent par l'« *accroissement de la valeur des prises* ». Le *highgrading* consiste à garder à bord les individus de plus grande valeur au détriment d'autres qui seront rejetés. Le *highgrading* intervient essentiellement lorsque les **quantités de débarquement sont limitées**, soit par les **quotas annuels alloués**, dont il faut tirer le meilleur profit ; soit par la **capacité de stockage** des navires.

Pour **optimiser les quotas alloués**, des décisions peuvent être prises par les OP. Ces décisions limitent la quantité de débarquement par espèce, ou incitent à ne pas débarquer les plus petites classes de taille (voire l'interdisent). Ces décisions interviennent à différentes échelles (marée, mois, navire) et amènent souvent les pêcheurs à sélectionner et à garder les plus grands individus au détriment des plus petits (*highgrading* par la taille). La qualité des captures peut également intervenir dans la sélection des individus à garder si la quantité de débarquement autorisée est limitée (*highgrading* par la qualité). Les décisions d'OP peuvent être différentes selon les métiers concernés (et donc les espèces cibles) ; par exemple, de plusieurs centaines de kg à une dizaine de kg autorisées par marée pour le maquereau dans certaines régions, selon qu'il est espèce cible ou accessoire de l'OdP. Dans certains cas, des décisions d'OP « **de prudence** » sont prises, notamment en début d'année quand l'évolution

annuelle des débarquements et de la valeur marchande des espèces est difficile à prédire. Le risque associé à ce type de décision est de ne pas consommer l'intégralité des quotas si l'évolution n'est pas celle attendue.

Lorsque les **limites de capacité de stockage** interviennent, la différence de valeur marchande entre les espèces peut également pousser les pêcheurs à privilégier certaines espèces à d'autres au cours d'une marée (*highgrading* par l'espèce). C'est particulièrement le cas lors des marées de plusieurs jours.

Le *highgrading* est interdit depuis 2010 dans l'ensemble des zones CIEM. L'article 19bis du règlement n°850/98 sur les mesures techniques édicte que « *Dans les régions 1, 2, 3 et 4, le rejet, au cours des opérations de pêche, d'espèces soumises à quota qui peuvent être débarquées légalement est interdit.* » De même, les règlements n°43/2009, n°1288/2009, n°579/2011 et n°227/2013 interdisent « *l'accroissement de la valeur des prises [dans toutes les zones CIEM]. Toutes les espèces soumises à quota capturées au cours d'opérations de pêche [dans les zones CIEM] sont ramenées à bord du navire et ensuite débarquées sauf si cela s'avère contraire aux obligations prévues dans les dispositions énoncées dans la législation communautaire en matière de pêche établissant des mesures techniques, de contrôle et de conservation et, en particulier, le présent règlement et les règlements (CE) n°2371/2002, (CEE) n°2847/93 et (CE) n°850/98, ainsi que leurs règles d'application* ».

Comme dit précédemment, les **quotas alloués constituent une contrainte réglementaire forte** dans la stratégie économique mise en place pour optimiser les débarquements, surtout s'ils ne reflètent pas les captures réalisées. Si un **taux de consommation de quota élevé** peut modifier l'activité des pêcheurs concernés (changement de métiers par exemple), il peut également augmenter les rejets de l'espèce considérée afin d'éviter le dépassement du quota alloué et donc les pénalités l'année suivante. Ce taux de consommation peut varier suivant les années, selon la disponibilité de la ressource et la qualité des recrutements, la quantité annuelle allouée et le contexte économique du moment. Le tableau 5 montre que la quasi-totalité des espèces étudiées dans CarRejet ont leur quota ou l'un de leur sous-quota en forte consommation voire atteint en 2012, avec, pour le merlan (sauf en VIII), une forte disparité entre 2011 et 2012.

Tableau 5. Consommation des (sous-) quotas 2012 et taux de consommation 2011 selon les espèces étudiées

Espèce	2012			2011		
	Zone(s) CIEM concernée(s)	Quota national	Conso nationale	Taux de conso (%)	Taux de conso (%) selon OP*	Taux de conso (%)
Chinchards	IVb, c, VIId	1 944	1 003	52	De 29 à 125	54
	IIa, Vb(CE), VI, VIIa-c,e-k, VIIIa,b,d,e, XII, XIV	10 747	8 653	81	De 35 à 100	70
Hareng	IVc, VIId	11871	11 845	100	De 0 à 109 (14 pour les hors OP)	100
Limande (et Flet)	IIa, IV	196	137	70	De 64 à 94	59
Maquereau	IIa (CE), IIIb,c,d(CE), IV	1 932	1 736	90	De 72 à 124	100
	IIa (hors CE) Vb, VI, VII, VIIIabde, XII, XIV - VIIIabd transféré	19 447	17 598	90	De 42 à 100 (136 pour les hors OP)	99
Merlan	IIa(CE), IV	3 352	1 926	57	De 34 à 74	94
	VII b-k	11 899	7 058	59	De 3 à 99	86
	VIII	2 305	1 801	78	De 34 à 95	80
Merlu	VIIIa, b, d, e	14 830	12 142	82	De 13 à 100 (154 pour les hors OP)	81
Plie	IIa(CE), IV	664	281	42	De 0 à 60	52
	VIId, e	2 381	2 232	94	De 76 à 102 (115 pour les hors OP)	95
Sole	IIa(CE), IV	791	633	80	De 0 à 99	68
	VIId	3 286	2 539	77	De 9 à 112	77
	VIIIa, b	4 077	3 717	91	De 69 à 97 (117 pour les hors OP)	97

*Pour les OP ayant eu au moins 20 tonnes de quota. Les hors OP sont incluses.

Dans le cadre de CarRejet, deux causes de rejet liées à la stratégie économique ont été plus particulièrement évoquées, notamment lors des discussions avec les professionnels. Tout d'abord, les rejets liés à l'**optimisation des quotas alloués** et aux décisions d'OP qui peuvent en découler. Ensuite, les rejets liés à des **moyens de valorisation trop faibles**, indépendamment des quotas disponibles.

❖ Optimisation des quotas

Dans les cas étudiés dans CarRejet, l'optimisation des quotas peut intervenir pour toutes les espèces pour lesquelles les (sous-) quotas sont en forte consommation (Tableau 5). La **sole** ferait néanmoins l'objet de peu de rejets liés à cette cause. L'abondance des captures ainsi que sa valeur intrinsèque font que la quasi-totalité des captures au dessus de la taille minimale est débarquée. L'optimisation du quota se ferait alors essentiellement par répartition de l'effort de pêche. Pour le **maquereau**, et dans certains cas le **hareng**, la contrainte réglementaire d'un quota perçu comme trop faible a été régulièrement évoquée par les professionnels rencontrés.

❖ Faibles moyens de valorisation

A partir du travail de modélisation et des réunions avec les professionnels, CarRejet montre que les faibles moyens de valorisation peuvent expliquer une grande partie des rejets de certaines espèces, indépendamment de la disponibilité de quota. Cela concerne plus particulièrement les **chinchards** et la **limande**, mais également le **merlan**¹², le **maquereau**, la **plie** et le **hareng** selon les lieux de débarquement ou les métiers concernés.

Les faibles moyens de valorisation expliquent une partie des rejets des fileyeurs du Golfe de Gascogne. Certains individus rejetés seraient ainsi valorisables, mais s'avèrent trop abîmés pour être commercialisés avec les moyens disponibles sur les lieux de débarquement. La durée d'immersion et l'action mécanique du filet (notamment lors d'évènements météorologiques importants) seraient les causes de cette qualité insuffisante. **Merlu**, **merlan** et **maquereau** sont particulièrement concernés. Concernant les captures abîmées par la déprédation (congres, puces de mer ou encore phoques), elles seraient de trop mauvaise qualité pour être valorisés, indépendamment des moyens disponibles.

Le tableau 6 résume les causes principales de rejet pour les espèces sous-quota les plus rejetées selon les métiers/sous-métiers étudiés dans CarRejet.

¹² Pour le merlan, la présence d'anisakis (nématode parasite) peut intervenir dans des proportions parfois importantes dans les rejets, les individus infectés étant difficilement valorisables (des raisons sanitaires interviennent également).

Tableau 6. Causes principales (en gras) et secondaires de rejet pour les espèces sous-quota les plus rejetées selon les métiers/sous-niveaux de métier étudiés dans CarRejet. Les causes exceptionnelles de rejet ne sont pas représentées.

	Chalutiers < 18m ciblant la sole en Manche Est	Chalutiers > 18 m ciblant les poissons démersaux en Manche Est et sud Mer du Nord	Chalutiers ciblant les céphalopodes et les poissons dans le Golfe de Gascogne	Fileyeurs < 15 m ciblant la sole dans le Golfe de Gascogne	Fileyeurs > 15m ciblant la sole dans le sud du Golfe de Gascogne
PLIE	Taille minimale autorisée Moyens de valorisation (débouché) Optimisation de quota	Taille minimale autorisée Moyens de valorisation (débouché) Optimisation de quota			
SOLE	Taille minimale autorisée		Taille minimale autorisée		
LIMANDE		Moyens de valorisation (débouché)			
HARENG		Optimisation de quota Moyens de valorisation (débouché)			
CHINCHARDS		Moyens de valorisation (débouché)	Moyens de valorisation (débouché) Taille minimale autorisée		
MERLAN	Taille minimale autorisée Moyens de valorisation (débouché)	Taille minimale autorisée Moyens de valorisation (débouché)	Optimisation de quota Moyens de valorisation (qualité)	Moyens de valorisation (qualité)	Moyens de valorisation (qualité)
MAQUEREAU		Optimisation de quota Moyens de valorisation (débouché)	Optimisation de quota Moyens de valorisation (qualité)	Moyens de valorisation (qualité et débouché)	Moyens de valorisation (qualité et débouché)
MERLU			Taille minimale autorisée Règlement composition capture	Moyens de valorisation (qualité)	Moyens de valorisation (qualité)

V. Stratégies d'adaptation envisageables pour diminuer les captures indésirées.

Dans cette partie, le terme « captures indésirées », utilisé dans le règlement n°1380/2013, sera préféré à « rejet », le terme « rejet » étant peu à peu amené à se marginaliser. Les captures indésirées concernent notamment les captures d'espèces pour lesquelles les quotas sont atteints, les captures des plus petits individus, et les captures d'espèces pour lesquelles les moyens de valorisation sont insuffisants.

Deux approches doivent être considérées au moment d'aborder les stratégies d'adaptation pour diminuer les captures indésirées. La première est de modifier (voire de supprimer) la cause de rejet en elle-même ; la seconde est d'agir sur les facteurs conditionnant la quantité de captures indésirées pour les éviter. S'il semble compliqué d'intervenir sur les facteurs biologiques des espèces concernées, des modifications peuvent intervenir sur les facteurs liés à la stratégie de pêche mise en place (engin, zone, période) ainsi que sur les facteurs économiques conditionnant les débarquements. L'ensemble des stratégies d'adaptation devra dans tous les cas intervenir **en amont de l'ODP**, avant que la capture soit ramenée sur le pont.

Les causes réglementaires de rejet devraient être profondément modifiées dans le cadre de la nouvelle réglementation. Il est déjà acquis que les captures actuellement sous-taille devront être débarquées et pourront être vendues, à l'exclusion de la consommation humaine directe. Du fait du principe même de l'OD, les rejets liés aux fermetures de quota ne devraient plus avoir lieu, les captures excédentaires devant théoriquement être ramenées à terre (et décomptées du quota des espèces cibles ; les flexibilités inter-annuelles pourraient aussi intervenir). Les rejets liés à l'optimisation des débarquements par des mesures de *highgrading*, réglementairement déjà interdits, devraient également disparaître. Seules les différentes exemptions possibles dans le cadre de la nouvelle PCP devraient autoriser les rejets dans le cadre de l'OD.

Plusieurs stratégies d'adaptation sont examinées ci-dessous. Tout d'abord, la modification de la réglementation relative à la composition des captures et l'adaptation des quotas aux captures prévue par la nouvelle réglementation sont discutées. Ensuite, les

stratégies envisageables permettant une diminution des captures indésirées à partir d'adaptations de la stratégie de pêche sont étudiées, tout comme celles permettant une augmentation des moyens pour valoriser les captures qui devront être ramenées à terre. Les stratégies envisageables pour chaque cas d'étude sont examinées dans le document « Identification des causes de rejet. Cas d'étude ». **Chaque solution présentée demandera un examen approfondie sur sa faisabilité selon les métiers et les régions concernées.**

1. Adapter la réglementation dans le cadre de l'obligation de débarquement

❖ **Objectif** : Modifier la réglementation relative à la composition des captures

Modifier ou supprimer les réglementations relatives à la composition des captures (actuellement en cours de discussion au niveau européen dans le cadre du règlement *omnibus*) semble indispensable, tant ces réglementations apparaissent inadéquates si les captures des espèces sous quota doivent être intégralement débarquées (i.e. indépendamment de leur pourcentage dans la capture totale) dans le cadre de l'OD.

❖ **Objectif** : Adapter les quotas aux captures

Dans le cadre de la future réglementation, l'article 16.2 sur les opportunités de pêche stipule que « *Lorsqu'une obligation de débarquement pour un stock halieutique est établie, les possibilités de pêche sont déterminées en tenant compte du fait qu'elles visent à rendre compte non plus des débarquements mais des captures, étant donné que la première année et les années suivantes, les rejets de ce stock ne seront plus autorisés* ».

Au vu de certaines fractions rejetées, il semble que l'adaptation des quotas aux captures doive se traduire par une augmentation parfois conséquente des quotas actuels pour une grande partie des espèces étudiées (hareng, maquereau, merlan, merlu, plie voire sole). L'adaptation des quotas aux captures doit également prendre en compte les différentes mesures d'exemption et de flexibilité prévues dans l'OD (décrite pages 5 et 6), tout comme la volonté d'atteindre le RMD en 2015.

Il sera nécessaire, dans la définition des futurs quotas, de veiller à ce que les attributions de quota aux Etats Membres mais aussi aux différents navires soient les plus adaptées à leurs captures probables, avec un impact possible sur la stabilité relative actuelle des quotas. De plus, établir les quotas de deux espèces capturées par un même métier sans considérer la part de chacune dans les captures entraînera sûrement une sous-exploitation de l'un des quotas, et affectera l'activité des navires (arrêt des sorties, changement de métier). Une telle approche reste néanmoins complexe à développer, la composition des captures pouvant fluctuer selon les métiers, et au sein d'un même métier, selon les marées (plus d'explications sont disponibles dans la fiche explicative éditée par l'UE « Réforme de la PCP - Interdiction des rejets »¹³).

L'augmentation des quotas devra bénéficier aux métiers ciblant les espèces concernées (au plus tard en 2016) mais aussi aux métiers ne les ciblant pas (au plus tard en 2019).

Les discussions concernant l'adaptation des quotas aux captures étaient toujours en cours au 28 février 2014.

➤ Quelles limites à l'adaptation des quotas aux captures ?

L'adaptation des quotas aux captures (et donc généralement une augmentation des quotas) peut augmenter la mortalité par pêche si l'OD n'est pas respectée (autrement dit, si une partie de la capture continue à être rejetée).

Pour certains (sous-) quotas, l'augmentation éventuelle des quantités allouées pour répondre aux captures réalisées ne se traduira pas forcément par une augmentation de la valeur des débarquements, notamment si i) la demande du marché et les moyens de valorisation des lieux de débarquement n'évoluent pas et si ii) la taille moyenne des individus débarqués diminue.

Les quotas alloués conditionnent grandement le comportement des professionnels dont l'activité a pour but l'optimisation de leur consommation. Tant que les futurs quotas de capture ne seront pas définis, le comportement des professionnels face à la nouvelle réglementation sera difficile à anticiper.

¹³ http://ec.europa.eu/fisheries/reform/docs/discards_fr.pdf

2. Utiliser les possibilités d'exemption

Le règlement n° 1380/2013 indique que « *l'obligation de débarquement **ne s'applique pas** : a) aux espèces dont la pêche est interdite et qui sont identifiées en tant que telles dans un acte juridique de l'Union adopté dans le domaine de la PCP; (b) aux espèces pour lesquelles des preuves scientifiques démontrent des **taux de survie élevés**, compte tenu des caractéristiques des engins, des pratiques de pêche et de l'écosystème ; (c) aux captures relevant d'**exemptions de minimis [...]**, ne dépassant pas un total de 5 % du total des captures annuelles de toutes les espèces soumises à l'obligation de débarquement ». Les exemptions de minimis « *s'applique dans les cas suivants: i) lorsque des preuves scientifiques indiquent qu'il est **très difficile d'améliorer la sélectivité**; ou ii) afin d'**éviter des coûts disproportionnés liés au traitement des captures indésirées**, dans le cas des engins de pêche pour lesquels les captures indésirées par engin ne représentent pas plus d'un certain pourcentage, à définir dans un plan, du total des captures annuelles réalisées par ledit engin. »**

Un taux de survie élevé pour une espèce permettrait de ne pas appliquer l'OD : travailler à son amélioration apparaît ainsi comme une solution pour diminuer les captures qui devront être ramenées à terre. Certains bateaux travaillent encore actuellement sans table de tri ni goulotte de remise à l'eau. Ces deux systèmes permettent une remise à l'eau **rapide** des individus indésirés à l'**abri de la prédation** des oiseaux, qui sont deux facteurs importants pour la survie des espèces. La généralisation de ces pratiques peut s'accompagner d'aides au financement (par France Filière Pêche par exemple). Des groupes de travail du « Comité Scientifique, Technique et Economique de la Pêche » (CSTEP) sont actuellement à l'œuvre au niveau européen pour définir ce qui est entendu par « taux de survie élevé », et sur la façon de l'estimer¹⁴. Le Comité International pour l'Exploitation de la Mer (CIEM) travaille également sur ce sujet.

Pour les exemptions totales et *de minimis* possibles, des études spécifiques devront être conduites en fonction des métiers et des espèces. Les études sur la sélectivité pourraient émettre des avis sur le niveau de difficulté rencontré lors des essais pour diminuer les captures indésirées, et sur l'impact économique. Les coûts disproportionnés liés au traitement des captures indésirées devraient apparemment être pris en compte au cas par cas dans le cadre

¹⁴ Landings obligation in EU Fisheries - part (STECF -13-23) <http://stecf.jrc.ec.europa.eu/ewg1316>

des plans rejets. Le tableau 5.2-1 (p 55) du rapport du CSTEP¹⁴ liste des exemples illustratifs pour lesquels des exemptions liées à la difficulté d'améliorer la sélectivité couplée à des coûts disproportionnés de traitement des captures seraient envisageables. Il est intéressant de noter que les **filets** sont évoqués dans cette liste, face 1) à la difficulté de lutter contre la **déprédation**, et 2) à l'obligation de **stocker** les captures abîmées séparément des autres captures, de les **débarquer**, et de les **décompter** d'un quota alors que ces captures n'ont **pas de valeur**.

Pour certains cas d'étude CarRejet, des exemptions *de minimis* pourraient permettre de réduire considérablement les captures indésirées à débarquer. Ces stratégies n'ont néanmoins pas été explorées pour les différents cas d'étude, les conditions pour les modalités d'exemption devant encore être clarifiées.

Si cela n'est pas évoqué par le règlement n° 1380/2013, **ne pas appliquer l'obligation de débarquement pour les captures mettant en péril la sécurité du navire et de son équipage** semble nécessaire. Des réglementations techniques et de sécurité¹⁵ déterminent les quantités de captures pouvant être détenues à bord au cours d'une marée. D'après certains professionnels rencontrés, l'OD pourrait être en conflit avec ces réglementations si toute la capture d'une OdP exceptionnelle devait être ramenée à bord. Ne pas appliquer l'OD pour ce type de capture (ou du moins l'excédent) quelles que soient les espèces semble alors indispensable pour des raisons évidentes de sécurité du navire et de l'équipage. Néanmoins, les conditions de contrôle d'une telle exemption seront probablement très compliquées à mettre en place.

3. Adapter la stratégie de pêche pour diminuer les captures indésirées

Diminuer la quantité de captures indésirées remontées à bord lors des OdP semble une étape inévitable dans le cadre de la mise en place de l'OD. Trois approches peuvent être envisagées selon les métiers : 1) la diminution de la proportion des petits individus (dont les sous-tailles) dans les captures ; 2) la diminution de la proportion d'espèces indésirées, et 3) l'amélioration de la qualité des captures ramenées à bord.

¹⁵ Décret n° 84-810 du 30 août 1984, modifié, relatif à la sauvegarde de la vie humaine en mer, l'habitabilité à bord des navires et la prévention de la pollution ; Arrêté du 23 novembre 1987, modifié, relatif à la sécurité des navires, et son règlement annexé.

❖ **Objectif** : Diminuer la proportion de petits individus dans les captures

Dans le cadre de la future réglementation, les captures en dessous de la « **taille minimale de référence de conservation** » (*minimum conservation reference size*) nouvellement créée devront être débarquées et ne pourront pas être vendues directement à destination de la consommation humaine. La détermination des tailles minimales de référence de conservation devrait être à l'appréciation des Etats Membres et des CCR dans le cadre des plans de gestion ou des plans d'action rejets, afin de mieux prendre en compte les réalités régionales.

Deux types de mesures ont été identifiés pour cette approche : l'amélioration de la sélectivité des engins de pêche et l'adaptation spatio-temporelle de la stratégie de pêche.

- Amélioration de la sélectivité de l'engin

La sélectivité de l'engin de pêche est dépendante de plusieurs facteurs, dont :

- Taille des mailles des chaluts et des filets
- Nombre de mailles au périmètre dans la partie droite des chaluts
- Montage des chaluts, notamment le montage plus ou moins tendu des ailières (cordages de renfort latéraux) qui supportent plus ou moins la force de traînée, ce qui influence l'ouverture des mailles lors de l'action de pêche.
- Dispositifs sélectifs utilisés par les chaluts (grilles, fenêtres, nappes, panneaux)
- Caractère maillant ou emmêlant des filets selon leur nature (filet maillant ou trémail par exemple)
- Biologie et comportement de l'espèce

L'amélioration de la sélectivité par la taille peut donc intervenir sur plusieurs leviers, même si leur nombre apparaît limité pour les fileyeurs (taille de maille, type de filet). Pour les chaluts, les facteurs les plus importants seraient le maillage, le nombre de mailles au périmètre dans la partie droite (qui, dans certains cas, est déjà limité réglementairement) ainsi que le montage du chalut en lui-même (notamment la répartition des forces de traction). Les mailles seraient plus ouvertes avec un nombre limité de mailles au périmètre, à condition que les forces de traction soient correctement réparties. L'utilisation de **dispositifs sélectifs** (seul ou en association) peut également permettre de sélectionner les individus d'une même espèce

par la taille, en jouant sur les largeurs des barreaux et leur orientation, ou sur le type, l'orientation et la taille des mailles sur une surface spécifique du chalut. Les contraintes mécaniques exercées sur les individus échappés doivent cependant être limitées pour améliorer leur survie.

- Stratégies d'évitement adaptées à la biologie de l'espèce

Adapter les stratégies de pêche en incitant les pêcheurs à éviter les zones et les périodes de pêche où des juvéniles sont présents en abondance peut être une solution pour en diminuer les captures. La mise en place de ces stratégies d'évitement demande une connaissance approfondie des variations spatio-temporelles de l'abondance de l'espèce concernée, dont les professionnels peuvent disposer, et la prise en compte des autres activités maritimes présentes sur le territoire. Des fermetures en temps réel demanderont une certaine réactivité de la part des professionnels comme des autorités maritimes.

❖ **Objectif** : Diminuer la proportion des espèces indésirées dans les captures

En plus des individus de petites tailles, certaines espèces doivent également être évitées, là aussi par l'amélioration de la sélectivité des engins de pêche et l'adaptation de la stratégie de pêche selon la période et les zones d'abondance des espèces indésirées.

- Amélioration de la sélectivité de l'engin

Pour les chaluts, l'utilisation de **dispositifs sélectifs** permet de jouer sur la morphologie et le comportement de nage pour permettre aux espèces indésirées de s'échapper. Les pertes commerciales des espèces ciblées sont ainsi réduites, même si les effets restent limités lorsque la morphologie ou le comportement des espèces désirées et indésirées sont proches. Aucun dispositif sélectif n'a été testé à notre connaissance sur les filets, à l'exception des répulsifs acoustiques visant à limiter les captures accidentelles de petits cétacés.

- Stratégies d'évitement adaptées à la biologie des espèces.

La sélectivité par espèce peut passer par l'adoption de stratégies d'évitement selon les zones et les périodes de pêche où des espèces indésirées sont présentes en abondance (fermeture temporaire). Dans plusieurs cas d'étude CarRejet, des professionnels nous ont informé que de telles stratégies étaient déjà mises en place au niveau individuel, dans la mesure du réalisable, en fonction des zones où de fortes concentrations avaient été récemment observées. Certaines zones peuvent également être fermées par les OP en cas de forte consommation ou de dépassement de quotas. Comme pour les petits individus, cette solution demande une connaissance approfondie des variations spatio-temporelles des espèces concernées ainsi que la prise en compte des autres activités maritimes présentes sur le territoire. Un changement d'engin de pêche pourrait également être testé, même si cela n'a pas été évoqué dans le cadre des réunions avec les professionnels.

- ❖ **Objectif** : Améliorer la qualité des captures par l'adaptation de la stratégie de pêche.

Dans les cas d'étude CarRejet, des problèmes de rejet liés à la qualité des captures sont apparus pour les fileyeurs. Les stratégies d'adaptation pouvant être proposées pour réduire ces rejets sont limitées et se baseraient essentiellement sur une réduction du temps d'immersion des filets, à partir de la diminution de la longueur des filets calés par exemple. Limiter la déprédation par les congres, puces de mer ou phoques semble délicat, même si la diminution du temps de calée pourrait réduire ce phénomène. Pour les chalutiers qui seraient concernés (peu dans les cas d'étude CarRejet), une amélioration peut survenir à partir d'une adaptation du temps de traînée ou de l'amélioration des conditions de tri et des méthodes de conservation à bord.

Concernant la diminution des captures indésirées par l'adaptation des stratégies de pêche, des études passées ou en cours peuvent apporter un certain nombre d'éléments sur les solutions envisageables. Plusieurs études sur la sélectivité des engins de pêche ont ainsi été réalisées depuis le début des années 2000 concernant les cas étudiés dans CarRejet (**ASCGG**, **SAUPLIMOR**, **SELECMER**, **SELECCAB**). D'autres sont actuellement en cours (**SELECFISH**), les projets **REDRESSE** et **Mer Celtique** venant tout juste de commencer.

Le projet REDRESSE devrait également explorer l'adaptation des stratégies de pêche des fileyeurs visant à éviter les captures indésirées, et à améliorer la qualité des captures. Un rappel des études de sélectivité passées ou en cours qui concernent les métiers étudiés dans CarRejet se trouve en Annexe 1.

- Quelles limites à la diminution des captures indésirées par l'adaptation de la stratégie de pêche ?

La limite principale à la diminution des captures indésirées est le risque de pertes commerciales engendrées sur les captures désirées par une modification des stratégies de pêche (engins utilisés, temps de calée, zones ou périodes de pêche), notamment lorsque cette stratégie est optimisée pour une seule espèce cible. Ce risque est d'autant plus grand pour des espèces dont la biologie, le comportement ou la morphologie sont proches (sole et plie par exemple).

Les différences actuelles entre les tailles minimales peuvent limiter les mesures de sélectivité mises en place, notamment lorsque la taille minimale de l'espèce cible est inférieure à celle des espèces accessoires. Il en est de même pour des tailles minimales différentes d'après une limite réglementaire qui ne correspond pas forcément à une frontière biologique entre deux stocks (cas du maquereau en Manche Est et Mer du Nord). Afin de rendre les efforts sur la sélectivité les plus efficaces possibles, **une réflexion sur les futures tailles minimales de référence de conservation doit être menée**¹⁶, notamment dans le cadre des plans d'action rejets ou des plans de gestion des Comités Consultatifs Régionaux.

Pour les stratégies d'évitement, la superposition des périodes d'abondance des juvéniles de l'espèce non désirée et des adultes de l'espèce cible peut rendre difficile l'atténuation des pertes commerciales. Ces stratégies d'évitement restent également conditionnées par la compétition spatiale avec les autres professionnels et les autres activités maritimes présentes sur le même territoire. Dans certains cas, la surface d'exploitation pour la pêche se restreint d'année en année par l'augmentation et la diversification des pressions anthropiques sur le milieu marin. D'autres éléments comme la présence d'« obstacles » temporaires (exemple des marées vertes en été) peuvent également influencer sur la répartition spatiale de l'effort de pêche. Enfin, pour certaines espèces, les zones d'abondance peuvent être trop diffuses ou aléatoires pour que les stratégies d'évitement soient efficaces.

¹⁶ Comme proposé par le paragraphe 5 de l'Article 15.

L'ensemble de ces limites pourrait permettre de justifier des exemptions *de minimis* en fonction de la difficulté d'améliorer la sélectivité, ou des coûts disproportionnés liés au traitement des captures indésirées (voir paragraphe précédent)

4. Adapter la stratégie économique pour diminuer les captures indésirées

Avant de développer les stratégies qui peuvent être mises en place dans le cadre de l'OD, il semble important de mettre en avant l'impact que pourrait avoir l'obligation de débarquement au niveau économique, en parallèle des impacts environnementaux sur les stocks halieutiques.

L'encadré suivant est résumé un extrait du rapport final d'évaluation d'impact accompagnant la proposition de réforme de la PCP¹⁷, régulièrement mis en avant dans les documents officiels traitant de l'impact de celle-ci.

Deux impacts d'une politique « anti-rejets » sont identifiés à court terme : 1) l'augmentation du coût de la pêche, et 2) la réduction des revenus totaux. Pour le premier cas, plusieurs exemples d'augmentation de coûts sont mis en avant :

- l'obligation de garder à bord ce qui était rejeté réduira la place disponible pour les espèces ciblées
- Manipuler (tri, stockage) les captures indésirées entraînera une augmentation du coût du travail
- L'adoption de nouveaux engins de pêche plus sélectifs entraînera des frais supplémentaires pour les professionnels
- Une politique anti-rejet pourra nécessiter des trajets plus fréquents au port ou modifier les zones de pêche, avec un accroissement probable de la consommation de carburant. Cette consommation augmentera également si les navires recherchent activement des zones avec une faible abondance de captures indésirées, ou doivent éviter des zones fermées temporairement.

Les impacts sur les prix de ventes et les revenus sont moins clairs. À court terme, l'amélioration de la sélectivité des engins de pêche réduira les captures commerciales (et donc

¹⁷Commission staff working paper_Impact assessment accompanying Commission proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council on the Common Fisheries Policy [repealing Regulation (EC) N° 2371/2002]. http://ec.europa.eu/fisheries/reform/sec_2011_891_en.pdf

diminuera l'offre), ce qui pourrait quelque peu augmenter les prix. Néanmoins, cela aboutira certainement à une réduction finale du revenu total de la pêche, car les quantités commerciales seront réduites en proportion plus importante que l'augmentation des prix de vente. De plus, la faible valeur des captures indésirées à débarquer aura aussi un impact sur les revenus ; leur vente ne compensera pas forcément l'augmentation du coût de la pêche lié au tri et au stockage de ces captures. Les marchés pour les poissons auparavant rejetés pourraient se développer, mais ils ne devraient pas être suffisamment importants pour compenser les pertes de revenu à court terme. Par ailleurs, les démarches entreprises pour atteindre le MSY, couplées à l'OD, conduiront certainement à réduire encore la performance économique par rapport à ce qui est présenté dans l'évaluation d'impact de la commission. Les flottes avec une fraction rejetée importante seront particulièrement touchées et le nombre de navires pourraient diminuer. Dans le long terme, en fonction de la flexibilité des prix, l'augmentation des captures indésirées pourraient avoir des impacts négatifs modestes sur les prix de vente.

Concernant l'impact social, notamment pour les pêcheries avec des rejets importants, l'OD peut entraîner des pertes supplémentaires d'emplois à court terme par une diminution du nombre de navires. Cela impliquerait également des impacts négatifs sur les communautés côtières. Cependant, l'OD pourrait créer de nouvelles possibilités d'emploi, notamment à terre. Le niveau des pertes d'emplois et sa compensation par de nouvelles possibilités d'emploi dans de nouvelles capacités de traitement des captures non désirées pas clairs.

Finalement, les auteurs soulignent un compromis entre les gains environnementaux à court terme et les pertes économiques et sociales, sachant que les impacts positifs devraient prévaloir à long terme. Il est ainsi prévu que la plus grande performance environnementale permettra d'améliorer l'image du secteur et d'être "récompensé" par les consommateurs en termes de meilleurs prix, et de compenser toute pression négative. En outre, la réduction additionnelle des flottes peut accélérer le transfert de l'effort de pêche aux engins plus efficaces, et la pêche de l'UE en bénéficier sur le long terme.

Extrait du document « Impact assessment Accompanying Commission proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council on the Common Fisheries Policy [repealing Regulation (EC) N°2371/2002] », pp55-56 – traduction libre CNPMM

Dans ce contexte qui s'annonce difficile, certaines stratégies d'adaptation de la stratégie économique peuvent tout de même être explorées.

❖ **Objectif** : Augmenter les moyens de valorisation

Si l'objectif premier de la future PCP est de diminuer les captures indésirées plutôt que les ramener à terre, il semble inévitable qu'un volume parfois non négligeable de captures indésirées devra être gardé à bord et débarqué. Ce volume est difficile à évaluer à l'heure actuelle, car il dépendra des efforts réalisés en termes de sélectivité, des quotas alloués, de la mise en œuvre de l'OD et des stratégies économiques mises en place par les professionnels. Quoiqu'il en soit, ce volume sera variable, caractéristique générale des captures accessoires encore plus que des captures cibles.

Augmenter les moyens permettant de valoriser les captures indésirées passe notamment par le développement de nouvelles structures spécialisées (dans la transformation par exemple) ou le renforcement de celles déjà existantes. Plusieurs voies de valorisation sont envisageables, pour lesquels différents éléments sont à prendre en compte. C'est notamment le cas de la qualité¹⁸ des captures ramenées à terre, qui peut conditionner, outre le stockage à bord, les voies de valorisation envisageables. De plus, la future réglementation européenne stipule que les captures en dessous de la taille minimale de référence de conservation devront être destinées à des buts autres que la consommation humaine directe, comme la farine de poisson, l'huile de poisson, les aliments pour animaux, les additifs alimentaires, les produits pharmaceutiques et cosmétiques.

Trois voies de valorisation peuvent être définies :

- ✓ **Valorisation directe destinée à la consommation humaine.** Cette voie concerne la vente des captures sans étape de transformation. Elle implique que la qualité sanitaire des captures soit suffisante pour entrer dans la chaîne alimentaire humaine. Les captures sous-tailles ne pourront pas être valorisées par cette voie.

- ✓ **Valorisation indirecte destinée à la consommation humaine.** Cette voie implique toutes les options de transformation liées à l'agroalimentaire et à l'alimentation

¹⁸ Règlement (CE) n°1069/2009 du Parlement Européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles sanitaires applicables aux sous-produits animaux et produits dérivés non destinés à la consommation humaine et abrogeant le règlement (CE) n°1774/2002 (règlement relatif aux sous-produits animaux)

humaine (plats préparés, filetage, production de soupe ou de pulpes). Cette voie de commercialisation implique que la qualité sanitaire des captures soit suffisante pour entrer dans la chaîne alimentaire humaine. Les captures sous-taille ne devraient pas pouvoir être valorisées par cette voie.

- ✓ **Valorisation non destinée à la consommation humaine (autres usages).** Cette voie implique les options de transformation à des fins autres que la consommation humaine directe, comme par exemple les farines de poisson, l'huile de poisson, les aliments pour animaux, les additifs alimentaires, les produits pharmaceutiques et cosmétiques, mais aussi les colles et graisses industrielles, biocarburant, etc. Pour plusieurs de ces usages, la qualité sanitaire des captures doit correspondre aux exigences requises pour obtenir les produits dérivés voulus. Les captures sous-tailles pourront être valorisées par ces voies.

Pour ces trois voies, les options envisageables dépendront essentiellement de la régularité de l'approvisionnement, tant en qualité qu'en quantité. Cet approvisionnement dépendra de la capacité des lieux de débarquement, mais également des métiers pratiqués, dont peut dépendre la qualité des captures. Les ports les plus importants auront très probablement la capacité pour créer des structures (ou utiliser des structures existantes) permettant de valoriser les « anciens rejets » en développant de nouveaux marchés ou en renforçant des marchés actuels. Dans les plus petits ports, le débarquement des captures indésirées pourrait être plus aléatoire, et les options de valorisation plus compliquées à mettre en place d'un point de vue logistique. C'est notamment le cas pour les fileyeurs du Golfe de Gascogne, dont la multitude de lieux de débarquement, parfois difficiles d'accès, rendra la collecte des captures indésirées et leur valorisation problématiques.

Plusieurs options peuvent exister selon les tonnages de rejet qui devront être débarqués et les voies de valorisation possibles. Tout d'abord, la commercialisation d'espèces moins connues du grand public comme les chinchards, la limande ou la plie (de petites tailles) peut être soutenue par des actions de **sensibilisation**, type campagnes de promotion. Par exemple, l'association du restaurateur Gaël Orioux à l'initiative de « Mister Good Fish » (Nausicaa), a permis de faire découvrir ou redécouvrir le tacaud et le lieu noir à ses clients parisiens. De même, le projet ACRUNET¹⁹ a pour but de développer la compétitivité et l'innovation de la

¹⁹ <http://www.acrunet.eu/>

filière du tourteau en Atlantique pour soutenir la viabilité des entreprises qui en dépendent. De telles initiatives pourraient être lancées pour des espèces dont les débarquements sont susceptibles d'augmenter avec l'évolution des quotas alloués (merlu, maquereau, hareng, etc.).

Ensuite, une étude réalisée par GEM et FranceAgriMer en 2011²⁰ a analysé les pistes de valorisation pour le traitement des rejets et des retraits selon trois scénarios : valorisation de 500, de 5 000 et de 20 000 tonnes de rejet par an (plus de détails en Annexe 2).

- **Le scénario de 500 tonnes** met en avant la fabrication de soupe et le filetage des poissons en petit atelier local.
- **Le scénario de 5 000 tonnes** met en avant la production de steaks/portions de poisson et la valorisation des coproduits sous forme d'hydrolysats de protéines (débouché alimentation animale) en atelier industriel nécessitant des débouchés de masse.
- **Le scénario de 20 000 tonnes**, envisageable en Bretagne ou dans le Nord, met en avant la production de pulpes de poisson pour l'alimentation humaine en atelier industriel nécessitant des débouchés de masse.

Cette étude explore notamment la question des prix d'achat des matières premières selon les scénarios (qu'elle situe à 0.4-0.5 €/kg), et développe les scénarios selon les chiffres d'affaires nécessaires pour leur mise en place. Elle repose également sur l'hypothèse que la matière première disponible est de qualité suffisante pour entrer dans la chaîne alimentaire humaine. A noter que les détails de la réglementation concernant la nouvelle PCP n'étaient pas connus au moment de cette étude.

D'autres pistes peuvent également être explorées pour l'utilisation des co-produits. Plusieurs études fournissent des pistes de réflexion, comme l'étude de FranceAgriMer sur les espèces sous-valorisées²¹, les études réalisées par l'IFREMER²² ou Normandie Fraicheur

²⁰ Etude sur les possibilités d'utilisation du by-catch et des retraits (2011). GEM pour FranceAgriMer avec la participation d'Haliomer, d'IFREMER et de COFREPECHE.

²¹ Etude sur les possibilités d'utilisation des espèces de la pêche française actuellement sous-valorisées (2009). GEM/CEVPM et CEIS pour FranceAgriMer.

<http://archimer.ifremer.fr/doc/00018/12876/9825.pdf>

²² La valorisation des co-produits. 2010. http://www.bibliomer.com/documents/fiches/Coproduits_vf.pdf

Mer²³, ou le projet BIOTECHMAR²⁴. La mise en œuvre sera entre les mains d'entreprises comme COPALIS²⁵, IVAMER²⁶ ou la future NutriFish. La transformation en farine²⁷ à destination de l'aquaculture peut également être envisagée, notamment pour les espèces pélagiques (hareng, chinchards, maquereaux).

Pour tous ces aspects, les prix d'achat au poids des poissons débarqués affectera certainement la rentabilité des marées, et bien souvent la survie économique des entreprises de pêche. Au cours des réunions avec les professionnels, plusieurs patrons de petites et moyennes unités ont évoqué un prix d'achat au kilo minimum nécessaire équivalent au prix du litre de gazole (~0.7 €/kg). Ce prix d'achat serait un peu moins élevé pour les grandes unités. Les rares prix évoqués concernant l'achat actuel de « by-catch » dans le cadre d'une valorisation en farine ou co-produits étaient quant à eux inférieurs à 0.2€/kg (*informations obtenues auprès des professionnels ; des informations ont été demandées à plusieurs entreprises de transformation, sans réponse pour l'instant*).

Une augmentation des apports de certaines espèces est susceptible de bouleverser les dynamiques économiques en place, l'augmentation de l'offre pouvant entraîner une diminution de la valeur marchande des espèces. C'est d'autant plus le cas que cette augmentation des débarquements sera contrainte quelle que soit la valeur marchande de l'espèce, laissant en position de force les éventuels acheteurs. De même, ce qui sera débarqué pourra être essentiellement composé d'individus appartenant aux plus petits calibres commerciaux²⁸, avec là aussi un impact probable sur le prix d'achat au kilo.

²³ Valorisation des coproduits de la pêche. 2010. <http://www.normandiefraicheurmer.fr/c-est-qui-nfm/activites/33-valorisation-des-coproduits-de-la-peche.html>

²⁴ Valorisation biotechnologiques des produits et coproduits marins. <http://www.biotecmar.eu/spip.php?article16>

²⁵ Valorisation de co produits marins pour la nutraceutique, les cosmétiques et la nutrition animale <http://www.copalis.fr/fr/>

²⁶ Valorisation des ressources marines <http://www.ivamer.fr/savoir-faire/valorisation-et-gestion/13-ressources-marines-et-coproduits.html>

²⁷ http://aquaculture.ifremer.fr/content/download/45892/649302/file/IF_farine_poisson08.pdf

²⁸ En partant du fait observé que ce sont généralement les plus petites tailles commerciales qui sont rejetées (hors sous- tailles), et qui devraient donc être débarquées.

VI. Conclusions, limites du travail et recommandations

Ces conclusions concernent la caractérisation des rejets à partir des données ObsMer, le travail d'identification des rejets à partir des données ObsMer et des discussions avec les professionnels, les causes de rejet identifiées et les stratégies d'adaptation envisageables à l'heure actuelle. Les limites rencontrées pendant ce travail sont également abordées

1. Caractérisation des rejets à partir des données ObsMer

Les données issues du programme ObsMer ont été utilisées pour caractériser les rejets des métiers retenus dans CarRejet. Elles ont permis d'examiner l'évolution des fractions rejetées depuis 2009 pour toutes les espèces, avec un focus sur les espèces sous quota concernées par l'OD. L'évolution des fractions rejetées selon les trimestres a aussi été analysée, ainsi que celle des proportions des espèces dans les rejets, et des proportions rejetées par rapport à la capture de l'espèce. Les données ObsMer, qui font chaque année l'objet d'un document de restitution, ont permis d'identifier pour 2011 les ports qui seraient les plus concernés par les rejets, tout en fournissant une estimation du volume annuel des rejets pour chaque métier.

Plusieurs outils de calcul et outils cartographiques ont été créés dans le cadre de CarRejet pour l'analyse des données ObsMer, qui seront mis à disposition du programme ObsMer à la fin de CarRejet. De nombreux échanges méthodologiques ont aussi été réalisés avec l'équipe ObsMer pour appréhender au mieux la collecte et le traitement des données liées aux rejets. Ces échanges ont également porté sur les indicateurs nécessaires à leur interprétation, dont certains apparaissent dans le document de restitution ObsMer 2013 (portant sur les données 2012 ; Corniou et al., 2013).

Des limites sont apparues lors de l'utilisation des données ObsMer pour caractériser les rejets. Comme tout échantillonnage, les données ne représentent qu'une partie de l'activité de pêche ; en raison de la diversité de celle-ci, les données disponibles ne suffisent pas toujours pour brosser un tableau complet. A cela s'ajoute la difficulté de réaliser le plan d'échantillonnage prévu, face à de multiples contraintes d'ordres administratif, réglementaire et météorologique, ainsi qu'aux refus d'embarquement parfois opposés par les professionnels.

Le manque de réactivité entre un plan d'échantillonnage « figé » pour un an et les pratiques réelles des navires, qui peuvent changer de métier en cours d'année, peut aussi intervenir. Dans quelques cas, l'activité n'a donc pas été observée certains trimestres ou semestres ; des zones ont pu être échantillonnées de façon ponctuelle (une seule année par exemple) ; certaines classes de taille de navire (notamment les plus petits navires) ou les métiers ciblant certaines espèces cibles ont été sous-échantillonnés.

De même, la difficulté d'obtenir ou de préciser certaines données complexes (comme la taille des mailles des engins de pêche, l'utilisation de dispositifs sélectifs, les espèces ciblées ou le temps de calée des filets) lors des embarquements a limité leur utilisation pour la caractérisation et l'identification des rejets. Une amélioration notable est à souligner pour certaines de ces variables depuis 2011.

En raison de l'aléa inhérent à l'échantillonnage et de la grande variabilité des captures de pêche, des données extrêmes peuvent influencer les résultats issus des données ObsMer de façon disproportionnée, par exemple la proportion par espèce dans les rejets. Ces données se repèrent notamment lorsque les intervalles de confiance associés aux estimations des fractions rejetées sont très larges. Si ces données ont été conservées pour le panorama des rejets, elles ont parfois été mises de côté dans le cadre du travail sur l'identification des causes. Les erreurs liées à toute collecte et saisie de données et qui ne sont pas toujours détectées ont pu, dans quelques cas, introduire une variabilité supplémentaire dans la production des estimations des fractions rejetées. Ces erreurs restent marginales, avec un faible impact sur l'analyse des résultats.

L'ensemble de ces éléments a été pris en compte lors du travail d'identification des causes de rejet à partir des données ObsMer.

2. Identification des causes de rejet à partir des données ObsMer

Les données ObsMer ont été utilisées pour identifier les causes de rejet par un travail de modélisation et d'analyse de la composition en taille des captures selon les espèces.

La **modélisation des données ObsMer** par l'utilisation de GAM (*General Additive Model*) a dans plusieurs cas permis de détecter les principales causes de rejet, tout en illustrant leur variabilité temporelle. Elle a illustré la contribution de certains secteurs géographiques dans les quantités de rejet, tout comme les différences pouvant apparaître entre les métiers, les

tailles de navire, les ports de débarquement, le temps de calée, le nombre de jours en mer, la profondeur ou la latitude moyenne de l'OdP.

Néanmoins, le travail de modélisation a été contraint par les limites des données ObsMer évoquées précédemment. Le nombre de données disponibles s'est parfois révélé insuffisant pour définir des variables ou des modalités permettant de travailler à des échelles pertinentes en matière de rejet (taille des mailles des engins de pêche, taille des navires, zone ou période de pêche). Parmi les variables et les modalités retenues pour les analyses, le nombre de données est à peine suffisant dans certains cas, imposant une certaine prudence par rapport aux résultats obtenus.

Plusieurs variables importantes pour les rejets n'ont pu être intégrées dans le travail de modélisation, la difficulté résidant dans la collecte mais surtout dans la possibilité de rattacher ces variables aux données ObsMer. C'est en particulier le cas pour les décisions rattachées aux plans de gestion des OP et liées à la consommation des quotas. Ces décisions peuvent limiter les quantités, mais aussi les tailles de captures, à débarquer par marée. La simple appartenance des navires à une OP n'a pas pu être intégrée non plus.

L'approche par métier a limité la prise en compte de la stratégie de pêche à l'échelle de la marée, mais également de l'année. Cette stratégie peut revêtir une certaine importance dans la quantité rejetée par OdP selon les métiers pratiqués. La logique de fonctionner par métier est néanmoins apparue plus appropriée dans un cadre de gestion spatiale des ressources, et a été préférée dans le cadre de CarRejet.

Les modèles additifs généralisés ont montré leurs limites pour analyser ce type de données, car ils nécessitent des plans d'analyse équilibrés, ce qui a conduit dans le cadre de CarRejet à l'élimination de beaucoup de données dans certains cas d'étude. D'autres techniques de modélisation moins strictes sur ce critère devront être explorées, comme par exemple les arbres de régression et autres techniques non paramétriques.

L'analyse de la **composition en taille des captures** a fourni des éléments précieux sur l'effet de la taille minimale autorisée dans les rejets selon les espèces. Elle a également illustré les stratégies d'optimisation de quota mises en place par les professionnels (notamment vis-à-vis des plus petits calibres commerciaux) ainsi que les faibles moyens de valorisation pour certaines espèces. Ce travail a permis de compléter et de préciser certains résultats entrevus par la modélisation, et souligne l'importance des analyses descriptives des

rejets dans l'identification de leurs causes ou de leur composante spatiale. Ce type d'analyse pourra être poursuivi pour l'adaptation des stratégies de pêche d'autres métiers face à l'OD.

Augmenter et diversifier les données disponibles semble nécessaire pour permettre une analyse plus complète et plus précise des causes de rejet à partir d'un travail statistique (voir également plus bas). Néanmoins, et comme le souligne Catchpole et al. (2013), les causes de rejet ne pourront jamais être connues précisément sans le demander spécifiquement au pêcheur au moment du rejet lors des OdP. La mise en place prévue du nouveau protocole ObsMer lors des observations à la mer en 2014, permettant de rattacher à chaque rejet une cause spécifique, devrait permettre d'affiner les estimations des quantités rejetées selon les causes, les zones et les périodes de pêche.

3. Identification des causes de rejet à partir des discussions avec les professionnels

Les discussions avec les professionnels ont permis de mieux comprendre l'analyse des données ObsMer sur les causes de rejet, tout en tenant compte de leur perception par rapport à la future réglementation européenne.

Une grande partie des résultats issus d'ObsMer a trouvé écho auprès des professionnels rencontrés, tant sur les espèces principalement rejetées que sur certaines limites spatiales observées. Cependant, des résultats ont rencontré des divergences d'expérience, notamment liées à la différence entre les échelles considérées par les professionnels et celles utilisées pour l'analyse des données ObsMer (tailles des navires concernés, micro habitats vs rectangle statistique, etc.). Des résultats aberrants, car liés à des données extrêmes, ont aussi été repérés par les professionnels.

Les discussions avec les professionnels sur les causes de rejet ont permis de mettre en avant les causes réglementaires et économiques selon les espèces observées dans les rejets, ainsi que des périodes ou des zones de pêche où les rejets de certaines espèces seraient plus importants.

Les groupes de discussion ont permis d'informer les professionnels sur l'état d'avancement des discussions autour de l'OD, ainsi que sur les espèces concernées, le calendrier envisagé et les exemptions possible. De nombreuses interrogations demeuraient néanmoins au moment des réunions sur l'interprétation de plusieurs points du règlement.

Face à ces interrogations, les stratégies d'adaptation ont été délicates à aborder, montrant l'une des limites des groupes de discussion. Il est en effet difficile pour les professionnels d'anticiper leurs comportements sans connaître précisément les quotas et les exemptions auxquels ils auront droit, ni les contraintes réglementaires actuelles qui seront supprimées. Parmi eux, nombreux sont ceux à avoir exprimé leur pessimisme quant aux améliorations possibles de la sélectivité des engins de pêche. Ils ont également signifié leur désaccord ferme sur des fermetures temporaires de zones, surtout si elles ne sont pas accompagnées d'une aide financière pour compenser le manque à gagner.

Les discussions ont permis aux professionnels d'exprimer leurs inquiétudes face à l'OD, qu'elles soient d'ordre biologique, technique ou économique. L'impact de l'arrêt des rejets sur la chaîne alimentaire marine, les conséquences du débarquement de sous-tailles qui pourraient repartir vivants à l'eau, les problèmes de sécurité et d'hygiène en fonction des « anciens rejets » à débarquer, le coût du stockage et du traitement à bord et au port ont été autant d'éléments évoqués par les professionnels rencontrés.

Les 10 réunions ont mobilisé 67 participants au total, dont 49 armateurs. S'il a parfois été difficile de les rassembler dans certaines régions, du fait du nombre croissant de sollicitations auxquelles font face les professionnels, les réunions ont été bien accueillies, grâce notamment à l'implication des différents comités régionaux et départementaux des pêches maritimes concernés (CRPMEM et CDPMEM).

Les nombreux échanges ayant eu lieu lors de CarRejet, au cours des comités de pilotage du programme ou lors de rencontres ou d'échanges téléphoniques avec des acteurs de la filière (observateurs, scientifiques, représentants d'OP, chargé(e)s de mission CR(D)PMEM) ont permis d'améliorer la compréhension des causes de rejet et de leur relation. Quelques stratégies d'adaptation envisageables ont également pu être abordées.

En conclusion du travail d'identification des rejets, l'association de l'analyse des données ObsMer et des réunions avec les professionnels a permis d'identifier les causes principales de rejet pour les espèces sous quota les plus rejetées. **Ces deux approches se sont avérées complémentaires.** Des stratégies d'adaptation permettant la diminution ou la valorisation des captures indésirées peuvent être envisagées, même si les conditions d'application de l'OD doivent être clarifiées pour bien en comprendre les conséquences sur les comportements des professionnels.

4. Causes de rejet identifiées et stratégies d'adaptation envisageables

A partir des résultats des travaux d'identification des causes de rejet, celles-ci ont été classées en deux catégories : les **causes liées à la réglementation**, et les **causes liées à la stratégie économique** mise en place pour optimiser les débarquements.

Les **causes liées à la réglementation** concernent la taille minimale autorisée des espèces, les réglementations relatives à la composition des captures détenues à bord, la fermeture de (sous-) quotas, les interdictions de débarquement de certaines espèces, mais aussi les réglementations techniques et de sécurité limitant les volumes de captures autorisés à bord. Dans ces réglementations, il est imposé aux professionnels de rejeter les captures à la mer.

Les **causes liées à la stratégie économique** sont liées aux moyens de valorisation des lieux de débarquement, mais aussi au contexte économique. Les moyens de valorisation conditionnent notamment les espèces (et leur quantité) qui sont débarquées, mais aussi la stratégie de consommation des quotas qui sont alloués chaque année.

Les **causes de rejet peuvent différer selon les espèces, et une même espèce peut être concernée par plusieurs causes de rejet**, parfois au cours d'une même OdP. La quantité de rejet selon chaque cause dépend de nombreux facteurs liés notamment à la stratégie de pêche, et diffère selon les métiers et les espèces. A l'exception des tailles minimales autorisées, les causes de rejet peuvent être étroitement liées entre elles, ce qui rend difficile de les ordonner par importance et d'en estimer les volumes.

Les **causes de rejet réglementaires** devraient être profondément modifiées dans le cadre de l'OD. Les tailles minimales autorisées vont ainsi disparaître au profit de tailles minimales de référence de conservation, permettant ainsi leur débarquement. Les quotas devraient être réévalués pour refléter les captures réalisées, et des discussions sont actuellement menées pour autoriser le débarquement des captures d'espèces dépassant les pourcentages fixés par la réglementation.

Face à cette OD, les rejets devraient disparaître au profit de ce que la réglementation nomme les « **captures indésirées** », car difficilement valorisables avec les moyens actuels des lieux de débarquements. L'obligation de les débarquer aura des conséquences économiques potentiellement importantes sur les entreprises de pêche, notamment par une augmentation des coûts de la pêche couplée à une diminution des revenus totaux. Certaines stratégies d'adaptation peuvent néanmoins être envisagées pour réduire ces captures

indésirées. La première consiste à adapter la stratégie de pêche pour **éviter** la capture des plus petits individus ainsi que les espèces indésirées, mais aussi, dans certains cas, pour améliorer la qualité des captures remontées à bord. Pour les captures indésirées qui ne pourront être évitées, il semble indispensable d'**améliorer les moyens de valorisation** disponibles sur les lieux de débarquement. Cette amélioration passe par une mobilisation de l'ensemble de la filière, à travers la sensibilisation du public pour la consommation de certaines espèces actuellement sous-estimées, mais aussi par le renforcement des structures de transformation existantes ou par la création de nouvelles structures. Celles-ci seront néanmoins conditionnés par la régularité de l'approvisionnement, tant en qualité qu'en quantité.

Les stratégies envisageables devront dans tous les cas tenir compte du fait que l'aspect économique actuel et à venir conditionnera en grande partie les stratégies mises en place par les professionnels face aux nouveaux quotas qui leur seront alloués. Tant que l'on ne connaîtra pas ceux-ci, il sera difficile d'anticiper l'impact de l'OD sur le comportement des professionnels, et d'évaluer les captures indésirées qui seront ramenées à terre.

5. Recommandation et perspectives

Pour conclure, quelques recommandations et perspectives peuvent être émises à la suite du programme CarRejet.

En ce qui concerne les métiers étudiés dans CarRejet, une **étude sur la sélectivité** des chaluts ciblant les poissons plats en Manche Est apparaît nécessaire, en Baie de Seine notamment. A notre connaissance, aucune étude de sélectivité n'a été réalisée pour cette zone où les rejets de sole et de plie sont majoritairement liés à des captures sous-taille. Plus généralement, une **synthèse bibliographique** recensant l'ensemble des travaux sur la sélectivité serait la bienvenue tant au niveau de l'amélioration de l'engin de pêche que de l'adoption de stratégies d'évitement.

Des **études de synthèse et d'approfondissement des connaissances** concernant les zones de nourriceries ou d'abondance de certaines espèces pourraient également être entreprises pour la proposition de stratégies d'évitement. Ces études pourraient se baser sur des cartographies (atlas) de connaissances des pêcheurs, comme celui réalisé par le CNPMM sur les zones fonctionnelles halieutiques du bar européen (*Dicentrarchus labrax* ; projet VALCEPP). Ces projets peuvent également s'appuyer sur des études déjà existantes comme les atlas produits par le programme CHARM en Manche Est, les campagnes de chalutage

côtières (NourSeine et NourSomme par exemple), ainsi que sur des cartes produites à partir des données ObsMer. Ces études pourraient s'inscrire dans le cadre du Fonds Européen pour les Affaires Maritimes et pour la Pêche (FEAMP), qui pourrait proposer des financements pour « l'arrêt temporaire des activités de pêche, par exemple, durant les périodes de repos biologique », prolongeant les arrêts biologiques du FEP. Le FEAMP doit être discuté et adopté début 2014.

La gestion des quotas par les OP face aux contraintes réglementaires et économiques n'a pas pu être abordée au cours de CarRejet faute de temps. Un **travail en collaboration avec les OP** pourrait être mené pour mieux comprendre les stratégies économiques mises en place, et envisager des stratégies d'adaptation à leur échelle.

Pour toutes les stratégies d'adaptation envisageables, il sera important de les accompagner d'études scientifiques permettant d'évaluer leur **impact économique** sur l'activité. Ces études devront être menées en **collaboration étroite avec les professionnels**.

Enfin, les données ObsMer disponibles permettraient un travail identique à celui effectué dans le cadre de CarRejet pour plusieurs autres métiers (Chalutiers pélagiques et fileyeurs de Manche et Mer du Nord ; Chalutiers à poissons en Mer Celtique ; Chalutiers langoustiniers en Golfe de Gascogne). L'intérêt d'un tel travail devra être discuté avec les professionnels concernés. Pour la Méditerranée, un travail spécifique devra être réalisé au vu du faible nombre de données disponibles, à partir d'enquêtes par exemple.

VII. Bibliographie

- **Références scientifiques :**

Catchpole T. L., Feekings J. P., Madsen N., Palialexis A., Vassilopoulou V., Valeiras J., Garcia T., Nikolic N., and Rochet M. J. 2013. Using inferred drivers of discarding behaviour to evaluate discard mitigation measures. ICES Journal of Marine Science, doi:10.1093/icesjms/fst170.

Cornou A-S., Diméet J., Tetard A., Gaudou O., Dubé B., Fauconnet L., Rochet M-J. 2013. Observations à bord des navires de pêche professionnelle. Bilan de l'échantillonnage 2012. <http://dx.doi.org/10.13155/27787>

Dubé B., Diméet J., Rochet M-J., Tetard A., Gaudou O., Messannot C., Fauconnet L., Morizur Y., Biseau A., Salaun M. 2012. Observations à bord des navires de pêche professionnelle. Bilan de l'échantillonnage 2011. <http://archimer.ifremer.fr/doc/00109/21976/>

Dubé B., Pawlowski L., Biseau A. 2012. Rejets de cabillaud observés sur les chalutiers opérant en Manche Est - mer du Nord et en mer Celtique. <http://archimer.ifremer.fr/doc/00110/22172/19828.pdf>

Fauconnet L., Biseau A. 2011. Rejets de cabillaud et merlan observés sur les chalutiers de fond opérant en Manche Est - Mer du Nord. DPMA 75, Direction des Pêches Maritimes et de l'Aquaculture, Paris - 75, Ref. Ifremer/PDG/AB/2011 - N°133, 2p., 3p., 20p.

GEM, CEVPM, CEIS. 2009. Etude sur les possibilités d'utilisation des espèces de la pêche française actuellement sous-valorisées. FranceAgriMer. 106 pp.

GEM. 2011. Etude sur les possibilités d'utilisation du bycatch et des retraits. FranceAgriMer. 64 pp.

Scientific, Technical and Economic Committee for Fisheries. 2013. Landings obligation in EU Fisheries - part (STECF -13-23). <http://stecf.jrc.ec.europa.eu/ewg1316>

➔ De plus amples informations sur le “train de réforme” de la Politique commune des Pêches (*Interdiction des rejets, Niveau de productivité maximale, Régionalisation, Dimension sociale, Concession de pêche transférable*) peuvent être obtenues sur ce site : http://ec.europa.eu/fisheries/reform/proposals/index_fr.htm

- **Règlements cités :**

- Arrêté du 23 novembre 1987, modifié, relatif à la sécurité des navires, et son règlement annexé

- Décret n° 84-810 du 30 août 1984, modifié, relatif à la sauvegarde de la vie humaine en mer, l'habitabilité à bord des navires et la prévention de la pollution
- Règlement (CE) n° 850/98 du conseil du 30 mars 1998 visant à la conservation des ressources de pêche par le biais de mesures techniques de protection des juvéniles d'organismes marins
- Règlement (CE) n° 2056/2011 instituant des mesures techniques supplémentaires visant à reconstituer les stocks de cabillaud en Mer du nord et à l'Ouest de l'Ecosse
- Règlement (CE) n° 178/2002 du Parlement européen et du Conseil du 28 janvier 2002 établissant les principes généraux et les prescriptions générales de la législation alimentaire, instituant l'Autorité européenne de sécurité des aliments et fixant des procédures relatives à la sécurité des denrées alimentaires
- Règlement (CE) n° 494/2002 de la commission du 19 mars 2002 instituant des mesures techniques supplémentaires visant à reconstituer le stock de merlu dans les sous-zones CIEM III, IV, V, VI et VII et les divisions CIEM VIII a, b, d et e.
- Règlement (CE) n° 1774/2002 du Parlement européen et du Conseil du 3 octobre 2002 établissant des règles sanitaires applicables aux sous-produits animaux non destinés à la consommation humaine
- Arrêté du 26 décembre 2006 établissant les modalités de répartition et de gestion collective des possibilités de pêche (quotas de captures et quotas d'effort de pêche) des navires français immatriculés dans la Communauté européenne
- Règlement (CE) n° 43/2009 du Conseil du 16 janvier 2009 établissant, pour 2009, les possibilités de pêche et les conditions associées pour certains stocks halieutiques et groupes de stocks halieutiques, applicables dans les eaux communautaires et, pour les navires communautaires, dans les eaux soumises à des limitations de capture (JO L 22 du 26.1.2009)
- Règlement (CE) n° 1288/2009 du Conseil du 27 novembre 2009 instituant des mesures techniques transitoires du 1^{er} janvier 2010 au 30 juin 2011
- Règlement (UE) n° 579/2011 du Parlement européen et du Conseil du 8 juin 2011 modifiant le règlement (CE) n° 850/98 du Conseil visant à la conservation des ressources de pêche par le biais de mesures techniques de protection des juvéniles d'organismes marins et le règlement (CE) n° 1288/2009 du Conseil instituant des mesures techniques transitoires du 1^{er} janvier 2010 au 30 juin 2011
- Règlement (UE) n° 227/2013 du Parlement européen et du Conseil du 13 mars 2013 modifiant le règlement (CE) n° 850/98 du Conseil visant à la conservation des ressources de pêche par le biais de mesures techniques de protection des juvéniles d'organismes marins et le règlement (CE) n° 1434/98 du Conseil spécifiant les conditions dans lesquelles le hareng peut être débarqué à des fins industrielles autres que la consommation humaine directe.

- Règlement (UE) n° 1380/2013 du parlement européen et du conseil du 11 décembre 2013 relatif à la politique commune de la pêche, modifiant les règlements (CE) n° 1954/2003 et (CE) n° 1224/2009 du Conseil et abrogeant les règlements (CE) n° 2371/2002 et (CE) n° 639/2004 du Conseil et la décision 2004/585/CE du Conseil

VIII. Annexes

Annexe 1 : Rappel des études sur la sélectivité et son amélioration pour les métiers étudiés dans CarRejet.

Plusieurs études françaises sur la sélectivité ont été menées ces dernières décennies concernant des métiers/sous-métiers de CarRejet. Plusieurs programmes ont également travaillé sur les chalutiers à langoustine. Si ce métier n'a pas été spécifiquement étudié dans CarRejet, les programmes sont néanmoins rapidement évoqués à la fin de l'annexe.

Des informations supplémentaires concernant les programmes SAUPLIMOR et SELECMER ainsi que les essais du chalut avec fenêtre à mailles carrées peuvent être obtenues dans le document de restitution du programme SELECCAB – Artisans²⁹, ainsi qu'à partir des documents de travail SELECFISH, dont ce rappel s'est inspiré. Une synthèse bibliographique approfondie de l'ensemble des programmes de sélectivité français et étranger serait la bienvenue. De premiers éléments pourront être obtenus à partir du projet REDRESSE.

FACADE MANCHE - MER DU NORD

SAUPLIMOR (Mortreux et al., 2001)

SAUvergarde des juvéniles de Plies et de MORue dans le détroit du Pas de Calais

Objectifs : limiter les captures de juvéniles de plie, morue, merlan et sole présents sur les zones de nourriceries au niveau du détroit du Pas de Calais.

Année(s) : 1999 et 2000.

Type de dispositifs sélectifs testés : grille en aluminium à deux volets, d'espacement de 25 mm entre les barreaux, voile de guidage, nappe anti-retour et rallonge de 100 mailles.

Principaux résultats :

Plie : échappement de 26 à 35 % d'individus hors taille (contre 1 à 17% pour chalut standard). Perte commerciale de 4 ou 5%.

Sole : échappement de 95 à 96 % d'individus hors taille (contre 88% en poids avec le chalut standard). Aucune conséquence économique.

²⁹ <http://wwz.ifremer.fr/manchemerdunord/content/download/41270/562557/file/SELECCAB-Artisans.pdf>

Morue : échappement de 24 % d'individus hors taille. Perte commerciale nulle.

Merlan : échappement de 53-68 % d'individus hors taille. Perte commerciale de 34%.

Essais chalut avec fenêtre à maille carrées en Mer du Nord (Brabant et al., 2001)

<http://archimer.ifremer.fr/doc/2001/rapport-3463.pdf>

Objectifs : réduire les captures de juvéniles de cabillaud en Mer du Nord

Année : 2000.

Type de dispositifs sélectifs testés : Fenêtre à mailles carrées en 80 mm dans la partie avant et au milieu de la rallonge.

Principaux résultats :

Cabillaud : Moins de 2 % d'échappement pour les tailles marchandes

Merlan : Échappement systématique mais faible pour les individus de taille marchande (15%). De bons résultats sur les individus hors taille dans la configuration « fenêtre au milieu » (55%)

Rouget barbet : échappement faible (10%)

Maquereau : échappement important d'individus hors taille (de 22% à 57%).
Absence de pertes commerciales.

➔ Faibles **pertes économiques** : entre 3.7 et 12.2% (ces résultats sont le reflet de la situation du marché à deux périodes de temps données)

➔ La FMC a ensuite été adoptée et rendue obligatoire en Mer du Nord (utilisée également en Manche Est de manière volontaire.)

SELECMER (Léonardi et al., 2009)

Amélioration de la sélectivité des chalutiers - Pêcheries multispécifiques - Manche - Mer du Nord

<http://archimer.ifremer.fr/doc/2009/rapport-6776.pdf>

Objectifs : Réduire les captures des individus hors-taille, notamment le merlan, pour les chalutiers au nord de la France.

Année : 2008-2009.

Type de dispositifs sélectifs testés : Fenêtre à mailles carrées (80-120 mm) et grilles sélectives.

Principaux résultats :

FMC-120 mm:

Merlan : entre 13 et 40% d'échappement d'individus hors taille. 26-28% de pertes commerciales.

Chinchard et Maquereau : forte diminution des rejets (autour de 50%). Pertes commerciales autour de 20% (maquereau).

Limande et plie : 10 à 20% de rejets en moins.

Grille :

Merlan : diminution des rejets de merlans inférieurs 22 cm de 16 à 30% (selon l'espacement des barreaux). Pas de pertes commerciales. Cependant, un problème de colmatage de la grille apparaît.

Plie : diminution des rejets d'individus hors taille de près de 50%.

Cabillaud : pas d'effet grille observé car tous les cabillauds pêché > 25 cm.

Rouget barbet, Encornet : Pas de conclusion possible

SELECCAB (Viera et al., 2010)

Amélioration de la sélectivité des chalutiers artisanaux et hauturiers travaillant en Mer du Nord de façon à limiter les captures de cabillaud.

<http://wwz.ifremer.fr/manchemerdunord/content/download/41270/562557/file/SELECCAB-Artisans.pdf> ; <http://wwz.ifremer.fr/manchemerdunord/content/download/41271/562568/file/SELECCAB-Hauturiers.pdf>

Objectifs : Réduire les captures des individus hors-taille, notamment le merlan, pour les chalutiers au nord de la France.

Année : 2009-2010.

Type d'engins ou de dispositifs sélectifs testés : Chaluts à grandes mailles et grilles sélectives.

Principaux résultats :

Chalut à grandes mailles :

Cabillaud : échappement de 80 % de la biomasse à bord des navires artisans et de 90 % à bord des navires hauturiers.

Capture totale : diminution de 45 % pour les navires artisans à 60 % pour les navires hauturiers. Cet échappement concerne toutes les espèces sauf l'encornet à bord des artisans, le chinchard, le tacaud et le Saint Pierre à bord des artisans de 16-20 m. Pas de données sur le rouget barbet.

Double grille :

Cabillaud : Conclusion difficile (car aucun grand individu rencontré . Taux d'échappement de 39% à bord des 20-24 m (pas de capture sur les 16-20 m).

Merlan : 50% d'échappement de biomasse de hors taille. Pertes commerciales de 38%. Pas de colmatage de la grille.

Maquereau : environ 50% d'échappement en biomasse

Chinchard : 63% de rejets en biomasse en moins. Pas de pertes commerciales

Capture totale : 45% de biomasse en moins à bord des 20-24 m (avec une diminution des rejets) et 24 % à bord des 16-20m.

SELECFISH (Réfèrent : Yohan Weiller, CRPMEM N-PdC/P)

Amélioration de la sélectivité des chalutiers artisanaux et hauturiers travaillant en Mer du Nord de façon à limiter les rejets.

Objectifs : Réduire les rejets en limitant les pertes commerciales des chalutiers < et > 18 m en Manche Est et Mer du Nord.

Année : 2013 - 2014.

Type d'engins ou de dispositifs sélectifs testés : Cylindres et grilles sélectives. Reprennent également des dispositifs utilisés dans SAUPLIMOR.

Principaux résultats : *En cours*

FACADE ATLANTIQUE

ASCGG (CNPMM)

Amélioration de la Sélectivité des Chaluts du Golfe de Gascogne

Objectifs : Réduire les captures des individus hors-taille de merlu pour les chalutiers du Golfe de Gascogne.

Année : 2002-2004.

Type d'engins ou de dispositifs sélectifs testés : Fenêtre à maille carrée dans le dos de la rallonge.

Principaux résultats :

Merlu : 25 à 35% d'individus hors taille en moins. Pas de pertes commerciales

Capture totale : 45% en biomasse à bord des 20-24 m (mais diminution des rejets) et 24 % à bord des 16-20m.

➔ La FMC a ensuite été utilisée de manière générale à partir de fin 2004, a été rendue obligatoire pour l'obtention de la licence langoustine, et enfin inscrite dans la réglementation européenne en 2006.

REDRESSE (Réfèrent : Thomas Rimaud, AGLIA)

REDuction des REjets et Amélioration de la SElectivité dans le Golfe de Gascogne

Objectifs : Tester des stratégies permettant de réduire les rejets des flottilles du Golfe de Gascogne en expérimentant différentes solutions à bord de navires de pêche professionnelle.

Année : 2014 - 2015

Métiers concernés : Chalutiers de fond (métier langoustines et métier poissons) ; fileyeurs (filet droit et trémail) ; chalutiers pélagiques (métiers petits pélagiques et métier thon) : senneur danois (métier merlan et métier rouget)

Type d'engins ou de dispositifs sélectifs testés : *en cours de définition*

Amélioration de la sélectivité des chalutiers de Mer Celtique. (Réfèrent : Julien Lamothe,
Pêcheur de Bretagne.)

Objectifs : Diminuer les rejets des chalutiers hauturiers opérant en Mer Celtique

Année : 2014 - 2015

Type d'engins ou de dispositifs sélectifs testés : *en cours de définition*

Plusieurs programmes de sélectivité ont concerné le métier des chalutiers à langoustine entre 2006 et 2011. A la suite de ces programmes, certains dispositifs sélectifs ont été adoptés par les professionnels. L'ensemble des dispositifs testés constituent quant à eux des pistes d'amélioration ou de développement pour les futurs dispositifs à tester, notamment dans le cadre du projet REDRESSE. Plus d'informations sont disponibles dans l'annexe 2 du document de présentation de ce programme.



Avec la collaboration de HALIOM
IFREMER et COFREPECHE.

Réflexion sur la construction de filières de valorisation des retraits et rejets de poissons

Synthèse

1. Présentation de l'étude

L'objectif de FranceAgriMer, à travers la présente étude, est d'analyser la faisabilité économique de filières de valorisation des retraits et des rejets de poissons, notamment pour satisfaire les besoins des organisations caritatives ; l'objectif est aussi de contribuer à bâtir un argumentaire pour conforter un tel mécanisme de report/congélation/transformation, efficace, sans destruction de produits halieutiques.

Pour cela, l'étude présente les résultats suivants :

- Une évaluation des quantités et de la nature des poissons bénéficiant aujourd'hui des mesures d'intervention des retraits définitifs et retraits reports.
- Une évaluation des poissons "de rejet" actuellement non débarqués et qui seraient à terme "ramenés au port".
- Une réflexion stratégique sur l'organisation possible de filières complètes de valorisation et notamment l'analyse spécifique de faisabilité d'une filière d'approvisionnement des circuits caritatifs.

2. Identification des produits du retrait et du rejet potentiellement disponibles

⇒ **Les retraits totaux** ont connu une forte baisse en 2010 (- 50%) pour atteindre un volume de 5 000 à 6 500 tonnes. La majorité des retraits sont des retraits reports donc remis sur le marché pour commercialisation. Les retraits sont principalement localisés sur les façades maritimes Nord, Manche et Bretagne.

Les retraits définitifs, environ 2 500 tonnes, sont répartis de façon hétérogène en termes de volumes et d'espèces ; les espèces les plus concernées par le retrait définitif sont la roussette, le tacaud et la sardine. Les retraits reports représentent environ un peu plus de 3 500 tonnes et sont réinjectés sur le marché après transformation (ces volumes ne sont donc pas à prendre en compte dans l'analyse de filière de valorisation).

⇒ **Les rejets** estimés, à partir des données Obsmer et après extrapolation, représentent un volume de 176 000 tonnes. On trouve des rejets sur plusieurs zones géographiques (en particulier Manche Est et Golfe de Gascogne), on retrouve également une hétérogénéité dans les espèces, ce qui orientera les démarches de valorisation.

⇒ Ces données ont permis de tirer les conclusions suivantes :

- La pêche française présente un faible volume de retraits définitifs, ils seront alors considérés comme un complément à une filière de valorisation.
- Les volumes de rejet sont importants et permettraient la mise en place d'une filière mais de nombreux freins sont à intégrer à la réflexion : des variations saisonnières ou aléatoires, une hétérogénéité des produits, des contraintes réglementaires sur les débouchés, une dispersion géographique...
- Une rémunération minimale sera nécessaire pour obtenir des rejets de qualité alimentaire.

3. Analyse des pistes de valorisation pour le traitement des rejets

Trois scénarios ont été analysés pour le traitement des rejets via l'utilisation d'un atelier de transformation selon les volumes traités : valorisation de 500, 5 000 et 20 000 tonnes de rejets.

Atelier de 500 tonnes :

- Description : petit atelier local (déjà existant), si possible réalisable sur toutes les côtes, pour la fabrication de soupe basée sur les poissons de petite taille et le filetage des poissons un peu plus gros.
- Débouchés : secteur caritatif, pour éviter des tris d'espèces et satisfaire aux exigences de gestion des marchés.

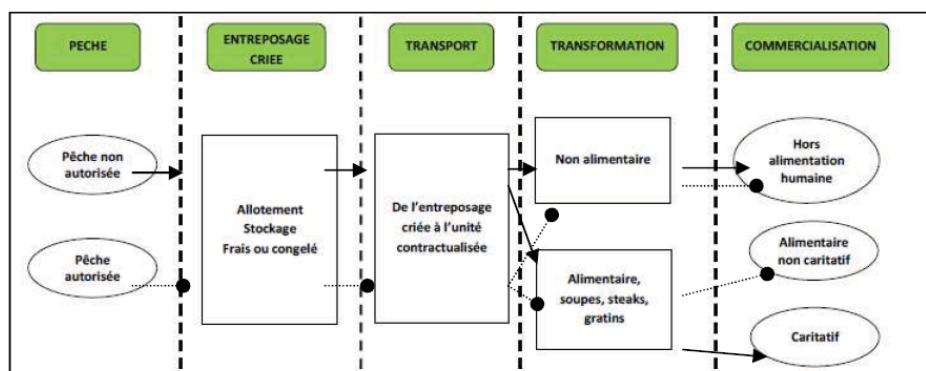
Atelier de 5 000 tonnes :

- Description : atelier industriel nécessitant des débouchés de masse pour la production de steaks de poisson en portions et la valorisation des coproduits sous forme d'hydrolysats de protéines (débouché alimentation animale). Il s'agit ici de favoriser l'intégration de cette transformation dans des unités existantes.
- Débouchés : secteur caritatif et alimentation animale.

Atelier de 20 000 tonnes :

- Description : sites possibles dans le Nord et en Bretagne pour la production de pulpes de poisson pour l'alimentation humaine.
- Débouchés : secteur caritatif et industriel, selon les espèces.

Scénario global d'organisation de la filière :



Réflexion sur la construction de filières de valorisation des retraits et rejets de poissons – Synthèse de l'étude - Août 2011

Estimation des prix de revient :

	Kg BC/kg PF	Coût de transformation	Prix de revient produit fini selon prix Achat MP		
			0,56 €/kg	0,81 €/kg	1€/kg
Soupe	0,385	1,11	1,33	1,42185	1,495
Filets	2,25	1,28	2,54	3,1025	3,53
Pulpes	2	0,24	1,36	1,86	2,24
Steaks	1,9125	1,3	2,37	2,849125	3,2125
Panés	1,575	1,6	2,48	2,87575	3,175

BC : by-catch – PF : produit fini

Le tableau ci-joint présente les estimations de prix de revient des différents produits possibles en fonction du niveau de coût global (avec logistique et frais de congélation) du poisson mis à disposition de l'unité de transformation.

4. Proposition de mesures pour la mise en place du dispositif

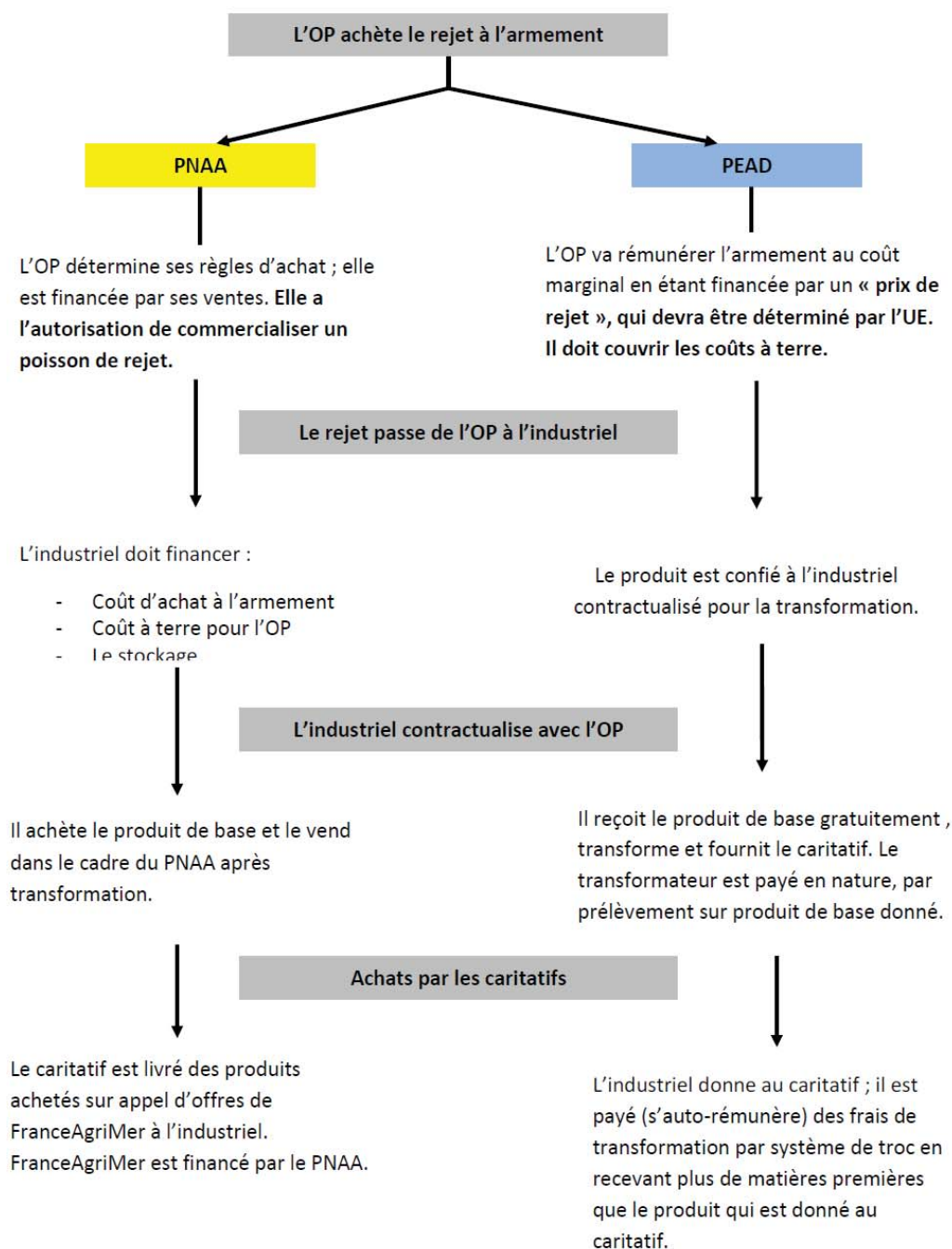
- ⇒ **Mesures visant à réduire le by-catch** : efforts généraux pour minimiser les prises hors taille et hors quota : efforts sur les engins, efforts sur les zones de pêche, éventuellement les exclusions temporaires, possibilités d'échange ou d'achats de quotas en ligne, etc ...
- ⇒ **Mesures visant à contrôler l'application des interdictions de rejet** : présence d'observateurs sur les bateaux, caméras embarquées, déclaration des pêches en ligne, etc ...
- ⇒ **Mesures visant à valoriser le by-catch débarqué et soutien à ces actions** :
 - Pour le by-catch autorisé :
 - Actions de promotion des produits : il s'agit de promouvoir des espèces aujourd'hui mal valorisées telles que le grondin, le chinchard, le maquereau ... On pourrait notamment imaginer des opérations avec la restauration : par des recettes, des actions événementielles et de la communication. Ces opérations nécessitent toutefois des soutiens périodiques sur le moyen ou le long terme.
 - Aide à l'organisation et à l'investissement : il pourrait notamment s'agir d'aider les OP par un soutien au stockage/triage voire dans certains cas à disposer de moyens propres à proximité immédiate des criées.
 - Soutien aux achats caritatifs : les besoins du secteur caritatif sur les protéines de poisson étant importants, ce débouché peut correspondre à la valorisation des by-catch autorisés.
 - Pour le by-catch hors quota et sous taille :
 - Il est nécessaire de découpler la rémunération du pêcheur du prix de vente des produits finis : la gestion par l'organisation de producteurs paraît donc obligatoire pour gérer l'indemnisation des pêcheurs sans incitation à la capture de ce by-catch.
 - Une indemnisation maximale de 0,4 euro le kilo, indemnisation voisine des prix de retrait, devrait pouvoir constituer un niveau acceptable par les parties pour traiter à bord, trier, stocker et débarquer le produit dans des conditions adaptées.
 - Pour les produits alimentaires, on sera contraint de limiter les débouchés aux circuits caritatifs pour ne pas concurrencer les marchés avec des produits issus de pêche non autorisée. En revanche, la valorisation des co-produits

Réflexion sur la construction de filières de valorisation des retraits et rejets de poissons – Synthèse de l'étude - Août 2011

dans les secteurs cosmétiques, voire dans les ingrédients et compléments alimentaires (huile, CPSP, etc) devrait rester ouverte.

- La marge éventuelle peut revenir aux organisations de producteurs ou à la profession pour inciter et cofinancer des moyens et des pratiques de réduction du by-catch.

5. Réflexion sur un mécanisme de prix de "non-rejet" pour l'utilisation caritative



Annexe 3 : Analyse sociologique du discours des professionnels sur les rejets à partir des groupes de discussion

L'Union Européenne et l'obligation de Débarquement : Quelle est la vision des professionnels de la pêche ?

Katia Frangoudes, UMR AMURE, IUEM, Université de Bretagne Occidentale

A] Présentation du travail réalisé

Le projet CarRejet avait comme principal objectif de contribuer au débat autour du nouveau contexte réglementaire mis en place par la réforme de la Politique Commune des Pêches de l'Union Européenne, concernant les rejets pour toute espèce faisant partie du système de quotas. Les objectifs principaux du projet étaient de préparer un panorama des rejets à partir des données quantitatives issues des observations à bord des navires de pêche dans le cadre du programme ObsMer, d'identifier les causes de rejets (réglementaires, économiques et autres), et enfin de proposer de stratégies ou des solutions pour s'adapter au règlement. La réalisation de ces trois objectifs a mobilisé plusieurs méthodologies : une méthode quantitative décrite dans le document de restitution finale, mais aussi une approche qualitative à travers des entretiens individuels semi-directifs et directifs, et enfin des groupes de discussion avec des armateurs de pêche pratiquant les métiers étudiés avec la méthode quantitative.

Dans cette partie seront présentés les résultats des discussions qui ont eu lieu avec les armateurs de pêche lors des différentes réunions organisées à travers la France (hors Méditerranée). Ainsi, il est à noter que les entretiens semi-directifs prévus à l'origine du projet ont été abandonnés au profit des groupes de discussions considérés plus riches en termes de contenu mais aussi en nombre des personnes qui se sont exprimées. Le choix de cette méthodologie avait aussi un autre objectif, permettre une plus grande implication des chargé(e)s de mission des Comités Régionaux de Pêche Maritimes (CRPM), déjà membres du comité de pilotage du projet puisqu'ils ont pris en charge l'organisation pratique et matérielle de ces groupes de discussion.

Dix groupes de discussion ont été organisés en façade Atlantique, en Manche Est et Ouest, en Mer du Nord. Ils ont rassemblé 67 participants dont 52 étaient des armateurs des métiers

étudiés et les autres des chargé(e)s de missions, soit des CRPM/CDPM ou des Organisations Professionnelles (OP). L'organisation de ces groupes de discussion était toujours la même : une présentation des rejets produits par leurs métiers et dans leurs zones de pêche, une discussion des causes de rejets, et pour chacune des espèces identifiées comme rejetées, puis une discussion sur les solutions à trouver pour diminuer les rejets. Dans la pratique, les armateurs et les chargé(e)s de missions présents donnaient leurs avis sur la présentation mais aussi sur toute une série d'autres questions comme le règlement lui-même et ses objectifs visibles ou « cachés », l'impact de la mise en œuvre de ce règlement sur les entreprises de pêche, mais aussi sur la nature, leur usage, etc. . Malheureusement, les solutions ou stratégies d'adaptation au règlement n'ont pas fait l'objet d'une discussion approfondie car les professionnels en grande majorité ont voulu faire connaître leur mécontentement vis-à-vis du règlement lui-même et de l'éventuelle utilisation des rejets pour d'autres usages que la consommation humaine, tout en étant très soucieux de comprendre comment le règlement allait se mettre en place et très coopératifs dans la discussion portant sur l'identification des causes de rejet.

Dans ce document, le contenu de ces groupes de discussion est classé par thème et analysé pour mieux comprendre les arguments et la logique des armateurs rencontrés sur les thématiques abordées sauf celle portant sur l'identification des rejets qui est développée dans le document final ainsi que dans celui concernant les cas d'étude.

B] Le règlement, le programme ObsMer et ses résultats

Les professionnels rencontrés sont des armateurs actifs à bord des navires pratiquant différents métiers, chalutiers de fond (côtier ou hauturier), pélagiques ou fileyeurs, qui ont accepté de donner leur avis sur le règlement lui-même mais aussi sur le programme ObsMer et ses résultats. Nous tenterons donc ici de présenter la vision telle qu'elle a été exprimée pendant les groupes de discussion. Mais il est à noter que cette vision constitue une simple photographie qui représente la vision des professionnels à un moment donné, qui n'est donc pas figée et par conséquent qui évolue avec le temps. Il faut aussi noter qu'au moment où les groupes de discussion se sont déroulés, les professionnels et les personnes impliquées dans le projet n'étaient pas en possession du contenu réel de l'article 15 de la PCP qui traite la question de l'obligation de débarquements qui était encore en cours de discussion entre les trois institutions européennes concernées (Commission Européenne, Parlement et Conseil).

Souvent, les personnes rencontrées ont exprimé leur désaccord vis-à-vis du règlement concernant les rejets parce qu'elles le considèrent comme une décision politique destinée à satisfaire des demandes formulées par des acteurs européens, hors pêche, mais qui ne va pas dans le « bon sens » pour la filière de la pêche (Capbreton, Saint-Quay-Portrieux). Elles s'interrogent sur l'origine de ces acteurs puissants qui ont réussi à modifier la situation « acceptée » par tous et qui remet en cause l'équilibre existant depuis plusieurs années sur la question de rejets. Au moment de cette interrogation les groupes suivants ont été mentionnés : « *les scientifiques, l'administration, les aquaculteurs ou les écologistes* ». Selon eux, ce règlement répond à des préoccupations « politiques » qui les dépassent parce que tout simplement les gens qui font la politique « *ne s'intéressent que peu à nous et ils sont loin des réalités qui nous préoccupent (...)* » (Nantes/Pélagiques). Il s'agit donc d'une décision lointaine, prise par d'autres pour satisfaire les exigences d'autres intérêts mais qui aura des conséquences importantes sur la vie des hommes et des femmes de la pêche à bord des navires mais aussi au sein des communautés dans lesquelles ils vivent. Selon eux, l'obligation de débarquement des rejets répond aux besoins des usines produisant la farine en disant que « *les entreprises de farines poisson veulent la fourniture (...) donc cette histoire est pour eux* » (Bourcefranc). Ou encore « *les pisciculteurs ont fait du lobbying pour obtenir des farines pour nourrir leur poisson* » (Saint-Quay-Portrieux). Le troisième groupe le plus cité est les écologistes mais à ce niveau les professionnels sont confus car ils ne peuvent pas comprendre l'intérêt écologique qui pousse à rapporter les sous-tailles d'espèces considérées par eux comme ayant un fort taux de survie. « *Je croyais que les écologistes sont en faveur de la protection de l'environnement mais au lieu de ça ils nous incitent d'apporter à terre les petits poissons qui peuvent survivre une fois remis à l'eau avec précaution* » (Saint-Quay-Portrieux).

Les pêcheurs trouvent que la nouvelle réglementation les fait revenir en arrière, à l'époque où ils étaient perçus et caractérisés comme irresponsables et pendant laquelle l'administration décidait à leur place. Pour eux, cette époque fait partie du passé puisque depuis 1993 et la loi portant sur les organisations professionnelles de la pêche, la profession a démontré sa capacité à participer à la prise de décisions en matière de gestion de ressources, de sélectivité et autres en mettant en place des réglementations pour protéger la ressource. « *Nous avons fait beaucoup d'efforts depuis plusieurs années en faveur de la ressource... augmenter les mailles des filets, mise en place des cantonnements, etc...* ». Finalement, une décision prise par Bruxelles met en cause leur capacité à décider en matière de gestion des ressources et ne fait

que renforcer l'idée déjà existante que l'avis de l'administration domine dans la prise de décisions puisque *«on peut dire tout ce qu'on veut mais à la fin c'est Bruxelles qui décide»* (Saint-Quay-Portrieux). Ou encore *«la profession ne gère rien c'est l'administration qui fait tout»* (Dieppe). Cette dernière citation ne se réfère pas seulement à la gestion des ressources mais aussi à la puissance de cette autorité à imposer des nouveaux équipements à bord qui sont considérés par les professionnels comme contraignants car ils modifient le travail en lui donnant un caractère plus administratif. *«Quand j'ai entendu la première fois parler des logbook, VMS je me disais ça ne va pas marcher mais maintenant on a tous accepté. (...) C'était pareil pour les quotas»* (Dieppe). La mise en œuvre de l'obligation de débarquement va considérablement accroître cette partie administrative car il faudra déclarer ces espèces et ils se demandaient s'ils allaient être obligés d'avoir un secrétariat à bord. Ce constat signifie que les professionnels sont à bord pour pêcher et non pas pour remplir des fiches administratives et que quelque part leur travail a perdu sa nature d'origine. Ils se posent la question *«si d'autres professions auront pu faire autant d'efforts pour accomplir les nouvelles tâches que l'administration exige de leur part.»*

Par ailleurs, la décision «de Bruxelles» reste incompréhensible parce qu'elle met en cause les liens établis entre eux et les scientifiques. *«Maintenant qu'on a des collaborations avec les scientifiques ils viennent nous dire qu'il faut diminuer les rejets?»* Pour d'autres professionnels, cette décision témoigne de la méconnaissance du monde de la pêche et des pêcheurs par les scientifiques et agrandit la méfiance qu'ont les premiers envers les seconds. *«Cela fait 25 ans que je navigue et je sais que vous pouvez prendre des notes mais l'interprétation de ce que vous écoutez sera différente (...). Chaque fois qu'on parle avec des gens on a beau leur expliquer notre point de vue à la fin, c'est nous les perdants»* (Audierne). Ou encore *«je n'ai rien à dire sur le sujet qui pour vous n'est qu'un projet de recherche tandis que pour nous c'est notre avenir qui se joue...»* (Bourcefranc).

Un autre sujet qui va dans le même sens est la définition des rejets donnée par chacun de groupes. De nombreuses questions de la part des professionnels ont porté sur ce que les scientifiques définissent comme rejets. *«Mais enfin, les observateurs comptent aussi le goémon qu'on rejette ou encore les boyaux, ils prennent tout en compte»* (Audierne). Mais là où il y a véritablement un problème c'est l'usage du mot vivant : *«J'ai un problème avec le mot vivant. Je ne garderai pas à bord un poisson qui est vivant pour l'amener à terre. C'est une aberration !»* (Dieppe).

La mise en place de l'obligation de débarquement crée aussi une séparation entre pêcheurs, les âgés et les jeunes. Quelques pêcheurs étaient « heureux » d'apprendre qu'ils ne seront plus actifs lors de la mise en place du règlement. « *Chez nous il y a que 6 ou 7 personnes qui ont moins de 40 ans* » (Dieppe). Les futurs retraités ont souhaité bon courage aux jeunes qui vont faire face à ce règlement dans l'avenir. Mais en dehors de cette remarque qui a un caractère anecdotique, la citation ci-dessus met en évidence un véritable problème, celui du vieillissement de la population des pêcheurs. Par ailleurs, quelques jeunes participants, qui vont donc appliquer le règlement, nous ont interpellés sur l'avenir du métier parce qu'ils pensent que l'obligation de débarquement, ajoutée aux autres contraintes existantes, ne leur « *laisse pas beaucoup d'espoirs vu qu'il leur sera difficile de s'en sortir* ». Selon eux, il vaut mieux leur dire « dès maintenant » qu'il faut arrêter ! « *Petit à petit ils écoœurent les gens de devenir pêcheurs* » (Capbreton, Guilvinec, Saint-Quay-Portrieux, Audierne).

Certains participants disent que « *cette réglementation attaque plus les chalutiers car on produit plus de rejets que les fileyeurs par exemple. Main on n'a pas envie de devenir fileyeur ou ligneur. Eux non plus ils ne veulent pas nous voir faire leur métier* » (Guilvinec). Mais la majorité des professionnels estime qu'aucun métier ne doit être stigmatisé plus que les autres en matière de rejets. « *(...) tous les métiers peuvent se pratiquer sans produire des rejets. Il faut savoir les pratiquer ! (...) les fileyeurs peuvent être aussi destructeurs que les autres par exemple si tu poses un filet d'une longueur infinie et si tu ne lèves pas tous les jours. Pour les chalutiers pélagiques c'est pareil. Si tu fais bien ton métier tu impactes peu !* » (Nantes/pélagiques). Ou encore « *mais les autres métiers font plus des rejets que nous (fileyeurs < 15 m). Les plus grands fileyeurs qui font des marées de plusieurs jours leurs cales n'ont pas de place pour stocker toutes les captures (...)* » (Capbreton). Ainsi, l'ensemble des métiers se trouve dans les mêmes conditions si le patron de pêche ne sait pas pratiquer son métier.

Les observations en mer, réalisées dans le cadre du programme OBSMER et leurs résultats ont été commentés, soit parce qu'ils ne sont pas d'accord avec les résultats, soit parce qu'il n'y a pas eu d'observation du fait que les observateurs n'ont pas été autorisés par l'administration à aller à bord ou parce que celles-ci sont faites toujours à la même saison. La présence dans les rejets de telle ou telle espèce dépend beaucoup du mois pendant lequel les observations sont réalisées « *selon vos résultats nous avons beaucoup des rejets mais quand ils viennent faire des observations ce n'est pas le bon moment (...) fin mars début avril il faut aussi venir en janvier pour observer car la situation est différente* » (espèces limande, sole,

plie) (Saint-Quay-Portrieux). Ainsi, pour certains professionnels les résultats OBSMER sont perçus comme incorrects puisqu'ils sont incomplets, d'une part parce que peu de marées sont observées, et de l'autre parce qu'elles l'ont été tous les ans à la même période. En même temps, ils acceptent l'importance de ces observations pour leur métier et le rôle qu'elles peuvent jouer lors de la mise en place de l'obligation de débarquement ou lors d'une éventuelle redistribution des quotas qui vont inclure les rejets de chacune des flottilles.

Une autre critique formulée par certains est l'absence du « *retour sur les résultats* » obtenus par ces observations. Ils veulent connaître non seulement les résultats mais aussi comment ces résultats sont utilisés. La présentation des travaux du projet CarRejet, basé sur les données de ces observations, a été une démonstration de l'utilisation des résultats des observations auprès des professionnels. Effectivement, ce projet mené en commun par les scientifiques et les organisations professionnelles est une preuve du type de collaborations que les deux groupes peuvent établir à partir des données collectées en partenariat avec les pêcheurs. Seule une personne a mis en cause ces observations en regrettant le fait que la profession n'a pas été capable de les prendre en charge en utilisant des observateurs indépendants. Cette forte critique est basée sur le fait que « *les observateurs qu'on accepte à bord ont un cahier de charges à respecter* » (Audierne). Ce cahier des charges répond effectivement à d'autres priorités que celles établies par la profession elle-même.

C] La représentation de la Nature

Les professionnels, grâce à leur expérience, ont une connaissance de la Nature dans laquelle ils travaillent. Cette connaissance va de la nature de fonds marins à la saisonnalité des espèces ou de la présence et la localisation des frayères. Cette section cherche à mettre en avant cette connaissance empirique qui doit venir en aide à la connaissance scientifique pour aboutir à une meilleure connaissance du milieu marin et à l'amélioration des collaborations entre les deux groupes d'acteurs. La prise en considération de la connaissance des pêcheurs faisait partie du projet CarRejet qui a cherché à obtenir la vision des professionnels sur les rejets et leurs causes pour mieux comprendre l'analyse quantitative des données ObsMer.

La connaissance de la saisonnalité des espèces de la part des professionnels est incontestable et elle doit être intégrée dans les futures stratégies à envisager pour la réduction des rejets. « *Quand le hareng arrive le chinchard disparaît* » (Boulogne) « *La pêche au maquereau*

commence au mois d'avril » (Port en Bessin) « Autour de mois de décembre il y a beaucoup des petites baudroies au large qu'on rejette » (Bourcefranc).

Leur connaissance sur la nature des fonds marins et des zones de présence de telle ou telle espèce se trouve est aussi importante à souligner, même si pour certains représentants ces informations ne sont pas facilement données par les pêcheurs parce qu'ils ont peur qu'elles soient utilisées contre eux par d'autres intérêts (CoPil CarRejet). Il est évident que ces connaissances naturalistes des professionnels sont indispensables pour permettre une connaissance holistique de l'écosystème et de l'activité de pêche dans l'objectif d'aboutir à une meilleure gestion de l'écosystème et du maintien de la biodiversité sans oublier l'activité de pêche. La gestion éco-systémique recommande la prise en compte de la connaissance empirique des pêcheurs au même titre que la connaissance scientifique pour enfin aller au-delà de la gestion actuelle des ressources basée sur les stocks.

A juste titre, les professionnels rencontrés considèrent qu'il vaut *« mieux laisser la nature agir seule »* au lieu de gérer la ressource stock par stock comme cela a été le cas pour certaines espèces jusqu'à maintenant dans le but d'éviter la prolifération des espèces protégées au détriment des autres. Par exemple, les plans de reconstitution du cabillaud ou du merlu ont eu de bons résultats sur ces stocks mais ils ont provoqué un impact négatif sur d'autres espèces. *« (...) Le plan de recouvrement du cabillaud a augmenté le taux de survie d'une espèce qui mange beaucoup et qui a tendance à dominer. Maintenant nous avons du cabillaud dont on ne sait pas quoi faire (...) »* (Saint-Quay-Portrieux). Le stock de merlu depuis le plan de reconstitution a augmenté aussi mais étant donné que les prix de vente de cette espèce ont baissé et les quotas sont limités, les professionnels l'évitent ou les rejettent (Bourcefranc, Capbreton, Guilvinec).

Le même phénomène touche aussi les raies car la raie brunette est interdite de pêche et certains professionnels, dans certaines régions, n'arrivent pas à faire la distinction entre les différentes espèces de raies ou bien parce que l'administration ne leur a pas transmis la bonne information sur l'interdiction. Encore une fois, les professionnels évitent de la pêcher. Par conséquent leur stock n'a pas cessé d'augmenter : *« les raies, nous n'en avons jamais vues autant »* (Dieppe).

C'est pour ces raisons que de nombreux professionnels considèrent que « *on arrive au RMD pour plusieurs stocks et il faut donner plus de quotas* » (Dieppe) ou encore « *les scientifiques ne sont pas rendus compte qu'on est actuellement au RMD par rapport au merlu et ils continuent à demander la réduction des quotas* » (Bourcefranc). L'amélioration de l'état des stocks se traduit par une augmentation des captures des navires de pêche. « *Actuellement on pêche autant de poisson qu'il y a 20 ans ; ceci n'était pas le cas il y a 10 ans où on pêchait la moitié de ce qu'on capture aujourd'hui* » (Saint-Quay-Portrieux). Ces résultats positifs ne reviennent pas seulement aux plans de gestion initiés par les autorités suite à l'avis formulé par des scientifiques et l'administration mais aussi aux nombreux efforts réalisés par les professionnels pour les accepter en devenant acteur de la gestion de ressources. Pour les professionnels, les scientifiques n'ont pas la même vision du RMD et c'est pour cela que les quotas n'ont pas encore été augmentés. Cette vision différente contribue à accroître l'opposition entre les deux groupes mentionnés plus haut.

Les pêcheurs regrettent que les espèces qui les dérangent dans la pratique de leur activité telles que les méduses ne soient pas étudiées par le projet CarRejet. La prolifération de ces espèces observées par les pêcheurs est étudiée par des programmes européens de recherche car elle constitue un grand enjeu pour certaines mers régionales. « *Les méduses ne vous intéressent pas ; l'autre jour il y a bateau qui s'est étalé dedans ; c'est la même chose pour les chinchards* » (Dieppe). Le chinchard par exemple est perçu comme une espèce invasive pour les professionnels car elle occupe l'espace et quand ils veulent « *pêcher du merlan on prend aussi du chinchard* ». (Boulogne) Une espèce dépend de l'autre et selon les pêcheurs quand on laisse une dominer, l'écosystème est modifié. Il est donc difficile d'éviter, lors des opérations de pêche, les espèces qui prolifèrent. Mais aucune référence n'a pas été faite au ciblage accru d'une espèce, la sole par exemple, qui peut aussi mettre en cause l'équilibre de l'écosystème et de telle espèce.

Le taux de survie de certaines espèces

Comme il a été expliqué plus haut, les professionnels s'opposent à l'obligation de débarquer l'ensemble des captures pour les espèces sous quota ayant, selon eux, un fort taux de survie. Le fort taux de survie est probablement l'élément qui les oppose au règlement. Leurs connaissances empiriques, qui dominent leur vie professionnelle, dictent le comportement à suivre face aux espèces qui arrivent à bord vivantes grâce à des traits de chaluts courts voulant

garantir une bonne qualité de produits. La citation qui suit exprime l'opinion de l'ensemble des professionnels rencontrés travaillant sur des chalutiers : « *un poisson vivant, je le remets à l'eau* » (Dieppe). Tout d'abord, parce qu'ils donnent la chance aux poissons sous taille de grandir et d'autre part parce qu'ils « *croient* » qu'ils peuvent être recapturés plus tard. La durée de vie d'un poisson est quelque part liée avec la vie de la profession et le fait de ramener ces espèces à terre provoquera la « *destruction totale* » d'une part de la ressource et d'autre part du métier.

En se basant sur cette logique, toutes les espèces arrivant vivantes à bord des chalutiers doivent repartir vivantes à l'eau aussi rapidement que possible. Différentes précautions sont prises pour garantir autant que possible leur survie en particulier dans certaines zones de pêche peu profondes selon la connaissance empirique des professionnels. « *Dans le Baie-Saint-Brieuc il n'y a pas beaucoup de profondeur et les poissons repartent vite en mer (...) la Manche aussi a peu de profondeur* » (Saint-Quay-Portrieux). Apporter à terre les sous tailles de espèces ayant un fort taux de survie est par conséquent perçu comme impensable voire inconcevable. En même temps, une distinction entre espèces est faite : il y a celles qui doivent vivre parce qu'elles ont une valeur commerciale élevée (langoustine, sole, bar, ...) pour lesquelles on veut garder une chance de les capturer plus tard, et les autres qui peuvent vivre même si elles ne procureront pas à terme un bénéfice aux pêcheurs (plie, tourteaux, araignées, ...).

Ce constat est basé sur la différence entre les expressions utilisées. Il faut « *signaler que la langoustine a un très fort taux de survie car si on capture la petite et on la ramène à terre il n'y aura plus rien en mer (...)* ». Toujours sur la langoustine, « *ce n'est pas possible d'apporter la petite langoustine vivante à terre et pas la remettre à l'eau (...) ça sera du gâchis. (...) tous les marins savent qu'il faut mettre les petites langoustines à l'eau. C'est le bon sens du marin (...)* » (Guilvinec). Donc le bon sens du marin les pousse à prendre soin des espèces ciblées qui sont vivantes pour permettre la durabilité du métier. Cette même attitude a été trouvée dans d'autres ports et pour d'autres espèces « *les soles sous taille nous nous précipitons pour les remettre à l'eau et pour le bar c'est pareil (...)* » (Saint-Quay-Portrieux). Ou encore « *les petits bars repartent en mer sans problème (...)* » (Nantes/ pélagiques).

Les espèces sans valeur commerciale repartent aussi en mer et elles doivent repartir même si les arguments utilisés ne sont pas les mêmes. Les tourteaux sont rejetés en mer quand leur qualité n'est pas suffisante pour être vendus et « *ils partent vivants* ». C'est la même chose

pour les pétoncles : « *quand elles sont belles on les garde pour le marché mais les autres repartent en mer. Elles ont un très bon taux de survie* ». Les roussettes repartent aussi en mer « *elles sont une espèce résistante donc on suppose qu'elle a un bon de taux de survie comme la plie aussi* » (Boulogne). Les raies brunettes aussi font partie de cette catégorie puisque les raies brunettes « *sont remises à l'eau puisqu'elles sont interdites de pêche* ». Ces espèces qui procurent peu de bénéfices commerciaux aux pêcheurs sont mises à l'eau pour éviter de les ramener à terre tout en leur donnant une seconde chance de vie.

D] Représentation des impacts

Les impacts du règlement sur l'entreprise de pêche, les opérations de pêche ou la Nature, ont été soulevés par l'ensemble des professionnels rencontrés. Les difficultés mentionnées ont été les mêmes pour l'ensemble des métiers rencontrés et dans toutes les zones visitées. L'application de l'obligation de débarquement de l'ensemble des captures sous quota va impacter, selon eux, la sécurité de navires au point de vue de la stabilité, l'augmentation du temps de travail pour les matelots, dont les armateurs ne sont pas certains qu'ils l'acceptent sans rémunération supplémentaire. En cas d'acceptation de leur part, d'autres aspects liés à la sécurité vont se poser tels que les conditions de travail, les risques d'accidents de travail, etc. L'ensemble des difficultés et des contraintes exprimées se partage en trois grandes catégories d'impacts : sur l'entreprise de pêche (bateau, travail), sur l'organisation générale à terre au niveau du débarquement (criées, ramassage de poisson), et enfin sur la nature.

a. Entreprise de pêche

L'impact sur les entreprises de pêche se situe à plusieurs niveaux : au niveau du travail, au niveau de la sécurité et au niveau économique. Ces trois niveaux se superposent et sont liés l'un à l'autre. Examinons les arguments des professionnels rencontrés sur ce sujet.

La sécurité du navire est la difficulté la plus mentionnée par l'ensemble des navires et de plusieurs façons. L'obligation de débarquement des espèces indésirées pose des problèmes en particulier pour les navires de moins de 12 mètres parce que s'ils ramènent tout « *il y aura un problème de stabilité de nos navires* ». La catégorie des petits bateaux qui n'ont pas de cale est pénalisée parce que « (...) *le poids va être élevé* » (Port en Bessin). Dans la mesure où ils ne sont pas autorisés à « (...) *dépasser les 15 tonnes à bord, il y a un problème de stabilité* » (Saint-Quay-Portrieux). Ces mêmes navires n'ont pas l'espace disponible à bord d'autant plus

que certains parmi eux « *n'ont pas de cale à bord et le poisson est stocké sur le pont* » (Port en Bessin). En dehors de l'indisponibilité de l'espace, il y a aussi des contraintes réglementaires qui doivent être prises en compte comme le plan d'utilisation de l'espace à bord qui est « *fourni à l'administration (...) et désigne les points de stockage du poisson* » (Port en Bessin). Ainsi, « *(...) ils ont un coin sanitaire où ils posent les poissons destinés à la consommation humaine et quand il sera plein ils feront comment* » ? (Saint-Quay-Portrieux) Pour les navires qui disposent d'une cale, la situation n'est guère différente parce que la capacité de stockage de leur cale est limitée. Pour les plus grands navires avec de plus grandes cales, ou équipés de deux cales, la question du transport des captures indésirées reste aussi un problème car la place disponible est limitée. Par ailleurs, le plan du navire déposé à l'administration ne leur permet pas de transporter du poisson qui n'est pas mis en caisses. « *Nous avons installé deux réfrigérateurs à bord pour garantir un anchois de bonne qualité mais nous n'avons pas de place disponible pour mettre autre chose que nos poissons (...) et il est hors de question d'en ajouter un troisième. Nous ne pouvons pas faire plus d'investissements juste pour des rejets* » (Nantes Pélagiques). Cette citation soulève plusieurs questions : le manque d'espace, le conditionnement des rejets à bord et enfin la question d'investissement à bord. Pour d'autres personnes, il est nécessaire d'avoir deux cales à bord pour répondre à cette obligation mais ceci n'est pas possible parce qu'il y a toujours la question des investissements supplémentaires à réaliser.

Effectivement, pour tous les navires qui n'ont pas la capacité de stocker les rejets à bord, il n'y a qu'une seule solution : revenir souvent au port pour les débarquer. Ceci signifie évidemment plus de gasoil et par conséquent plus de charges pour les navires. « *La cale sera pleine il faudra que je rentre tous les deux jours (...) la rentabilité ne sera pas bonne* » (Bourcefranc). Les navires qui pratiquent une pêche journalière paraissent plus favorisés que les autres parce que les quantités pêchées sont limitées et l'espace disponible à bord leur permet de stocker les captures indésirées. Rentrer plus souvent au port pour débarquer ces espèces signifie une augmentation des dépenses en carburant.

Le maintien des rejets dans de bonnes conditions à bord exige aussi des frais supplémentaires pour l'achat des caisses et de glace parce que tous les navires ne disposent pas à bord d'une machine à glace. Il ne faut pas oublier que « *le poisson est périssable ; ce n'est pas du sucre qui peut juste être stocké à bord* » (Port en Bessin). Au moment où nous avons effectué ces entretiens, les professionnels n'avaient pas réfléchi à ces difficultés. Il s'agissait de la

première fois où ils pensaient collectivement à tous les problèmes pratiques et économiques qu'une telle règle allait leur poser. Le poisson devrait être stocké mais où et comment ? Puisque les cales n'avaient pas de place, ou bien elles étaient absentes à bord de certains navires et les poissons rejetés ne pouvaient pas selon eux « (...) être jetés dans la cale sans caisses et sans glace et ils ne pouvaient pas non plus être posés sur le pont » (Nantes Pélagiques). Personne ne veut « payer la glace pour du poisson qui va être jeté » ! (Port en Bessin).

L'impact le plus discuté et qui semble être le plus contraignant est l'augmentation du temps consacré au tri et plus généralement à la manutention. A la question « *qui va trier ?* » (Cap Breton) la réponse était « *il faudra embaucher un matelot en plus* » (Capbreton, Saint-Quay-Portrieux, ...). Mais une nouvelle embauche soulève d'autres difficultés. Tout d'abord, le coût financier ensuite l'acceptation d'une telle embauche par l'équipage existant et enfin des contraintes réglementaires car certains nous ont dit être « *au maximum de notre capacité au niveau matelots autorisés* » (Nantes pélagiques).

Plus de tri signifie l'augmentation du temps de travail pour les matelots qui peuvent « *refuser de trier ce qui ne se vend pas (...) car le principe jusqu'à maintenant est de trier ce qui se vend* ». Accorder plus de temps au tri du poisson est un choix qui appartient aux matelots et moins aux armateurs. C'est pour cela que certains armateurs ont souligné cet aspect car ils ne peuvent pas imposer à leurs matelots une plus grande charge de travail. « *Il sera difficile de demander aux matelots de trier du poisson qui n'aura pas de valeur commerciale* » (Nantes Pélagiques). Les matelots peuvent effectivement refuser « *de travailler pour rien* » (Port en Bessin) ou encore partager les parts avec une personne de plus à bord. « *Je ne sais pas s'ils (matelots) vont accepter une personne en plus* » même s'il y a une augmentation du travail. En résumé, « *il nous faudra un homme en plus, il y aura un surcoût de travail pour finalement moins gagner* » (Saint-Quay-Portrieux). Les armateurs ont souligné les difficultés qu'ils rencontrent d'une part pour embaucher du personnel et d'autre part pour le stabiliser et ils ont peur qu'une modification des conditions actuelles de travail aura de lourdes conséquences pour eux. Parce que « *les matelots ne vont pas rester avec nous* » (Nantes fileyeurs et chalutiers de fond).

L'organisation du débarquement et le temps qu'il va prendre sont d'autres impacts à prendre en considération. « *Le temps de débarquement va être plus long et on aura besoin d'une*

deuxième grue. Est-ce qu'il faudra payer ça » ? L'organisation des criées pour la prise en charge des rejets, mais aussi le paiement de la taxe des criées, viennent s'ajouter aux autres impacts. Les professionnels pensent que l'irrégularité des apports va rendre encore plus difficile leur traitement par les criées. « Il va y avoir des jours où nous aurons des tonnes de rejets et d'autres seulement quelques kilos (...) comment les criées vont-elles gérer de tels problèmes, et qui viendra les ramasser, et comment ils vont être stockés » ? Les quantités vont varier d'une saison à une autre ; pendant quelques mois il y aura probablement des quantités importantes et d'autres mois seulement quelques kilos. « Nous sommes 19 bateaux dans notre port et on doit faire environ 300 kilos de rejets ; qui va s'en occuper une fois rentré au port ? » (Capbreton). « En plus il faut dire que si les rejets passent en criée on sera obligé de payer les taxes de criée qui sont basées sur les quantités débarquées » (Nantes/Pélagiques).

Enfin, en dehors de problèmes organisationnels, le principal impact est économique puisque l'application du règlement entraînera une augmentation de l'ensemble des coûts pour les navires. Par conséquent, il y a une remise en cause de la rentabilité des navires et les professionnels se posent justement la question de savoir comment ils vont équilibrer leurs comptes. Donc la question posée par l'ensemble des professionnels est qui va prendre en charge ce surcoût ? La question est restée sans réponse car personne n'avait à disposition les informations qui pouvaient y répondre.

b. Impact sur l'écosystème

Pour les professionnels, les rejets produits jusqu'à maintenant n'étaient pas perdus, les oiseaux et les poissons savaient comment les utiliser. « Comment va réagir la nature sans rejets ? Les mouettes comment vont-elles faire ? Il y a une chaîne alimentaire qui s'est créée et les rejets en font partie. Il y a des poissons mais aussi des oiseaux... » (Nantes fileyeurs / chalutiers). « Ce n'est pas possible d'arriver à zéro rejet (...) tout ce qu'on jette n'est pas perdu ; il est mangé par d'autres organismes ». De nombreux pêcheurs ont mentionné la violence observée chez les mouettes en arrivant vers la côte en cas d'absence de poissons. « Les oiseaux ne chassent plus ils attendent les bateaux de pêche. Ils n'auront rien à manger » (Nantes). Il n'est pas nécessaire d'ajouter plus à cette partie. Effectivement, les professionnels se posent une question qui reste sans réponse.

E] Vision sur la future surveillance

Les moyens de contrôle à mettre en place pour surveiller l'application du règlement ont été aussi discutés. Effectivement, l'installation de caméras à bord était le point le plus discuté puisque tout le monde savait que ce type d'outil de contrôle est déjà utilisé dans d'autres pays. Les professionnels français savent aussi que les collègues européens, qu'ils soient écossais ou irlandais, sont satisfaits de cette surveillance (Nantes/Pélagiques). Malgré ce point de vue positif venant d'ailleurs, les professionnels rencontrés ont exprimé un grand désaccord pour l'utilisation d'un tel outil de contrôle. La principale raison pour justifier ce refus est que la caméra représente « *une atteinte à la liberté individuelle* » (Boulogne). Par ailleurs, « *le bateau est un endroit privé* » et un « *espace de vie* » et « *ils ne peuvent pas nous imposer ça (caméra)* ». Une surveillance continue sur un espace de travail et de vie est impossible puisqu'elle « *va filmer toute leur vie privée* ». Pour d'autres, ceci peut être envisageable pour les petits bateaux où peu de matelots sont à bord mais il est impossible de l'envisager sur des navires d'une plus grande taille qui emploient plusieurs matelots, d'une part parce que la caméra sera vue comme un contrôle sur leur travail et, d'autre part « *ils ne prendront pas soin d'elle et elle va vite être cassée* ». Casser la caméra est un acte contestateur qui dénonce son usage.

Les armateurs défendent les droits de leurs matelots et ils trouvent que les « *gars (matelots) n'auront plus d'intimité (...)* ; *les caméras sont pour la pêche industrielle et non pas pour nos navires à nous* » (Nantes fileyeurs / chalutiers de fond). Le coût de la caméra et du contrôle du contenu filmé a aussi été discuté car ils pensent qu'il sera très élevé. Par conséquent, les armateurs rencontrés sont contre un tel usage qui mettra en cause leur vie privée sur un espace de travail et de vie.

F] Utilisation des rejets !

L'usage des rejets soulève aussi des nombreuses questions chez les armateurs rencontrés qui soupçonnent qu'ils seront destinés à la production de farines pour les poissons d'aquaculture, secteur qui est en concurrence directe avec leur propre production. « *La valorisation des rejets ne rapporte pas grande chose aux pêcheurs. Ce sont les pisciculteurs qui vont être contents* » (Audierne). Ils ne veulent pas ramener les rejets pour que d'autres en profitent ... s'ils les

ramènent ils préfèrent de ne pas les voir entrer dans un circuit d'utilisation.... « *Ca me dérange de les apporter car ils vont partir pour élever du poisson...* » (Audierno). Les usines qui achètent déjà les déchets de poisson en criée vont profiter de ce règlement : « *il y a une entreprise à Concarneau qui achète déjà les déchets à 180 euros la tonne* ». Il y a aussi des entreprises hors France qui ont été intéressées à accéder aux futurs rejets des navires français. « *Il y a des entreprises néerlandaises qui ont déjà pris contact avec nous* » (Nantes/Pélagiques). Il semblerait qu'une ferme d'élevage de saumon cherche à s'installer dans un port où ils débarquent des langoustines. Le choix du lieu de son installation est basé sur la présence des petites langoustines (sous-tailles) qui serviront à donner la couleur rose à ces saumons. Les pêcheurs de ce port ont été outrés devant de telles pratiques et ceci pour différentes raisons : les petites langoustines sont vivantes et ils préfèrent les voir repartir en mer au lieu de les ramener à terre pour nourrir des saumons.

La non-régularité des apports en rejet est apparue comme une contrainte à l'usage des rejets pour d'autres usages que la consommation humaine. Quelques professionnels ont mentionné la possibilité suivante : « *Est-ce qu'on ne peut pas brûler ce poisson pour ne pas le laisser à disposition des producteurs de farine de poisson ? Est ce qu'on sera puni* » ? (Saint-Quay-Portrieux).

G] Quelles solutions évoquées ?

Le temps de travail à bord, et plus particulièrement le temps consacré au tri, constitue un indicateur déterminant pour tous les navires de pêche indépendamment du métier pratiqué. Lorsque les captures sont composées d'espèces indésirées les navires modifient leur comportement de pêche en optant pour des nouvelles stratégies comme par exemple le changement de zone de pêche. « *Quand on prend plus de trois tonnes de maquereau on change de zone dès qu'on peut pour éviter ces captures* » (Capbreton). Ou encore « *on fait tout pour éviter le tri. Mais il y a un mois dans l'année où il est impossible d'éviter ce désastre* » (Capbreton). « *Il nous arrive souvent d'aller pêcher sur d'autres zones pour éviter certaines espèces qui sont présentes sur les zones où on opère habituellement* » (Bourcefranc). La recherche des zones de pêche sans une présence très forte des espèces indésirées est donc une pratique déjà existante et est possible aujourd'hui grâce à l'évolution des navires qui leur permet « *d'aller chercher le poisson là où il se trouve* » (Cap Breton).

Mais ce même outil de travail n'est pas adapté pour débarquer l'ensemble des captures ; pour cela « *il faudra l'améliorer pour le mettre aux normes* » (Cap Breton. Bourcefranc).

Evidemment, la baisse de la taille commerciale peut aussi contribuer à la réduction de rejets mais ceci n'est pas facile à réaliser parce qu'il est toujours difficile d'écouler les petites tailles de certaines espèces qui ne sont pas recherchées par les consommateurs français. Sans une nouvelle forme de valorisation, il est difficile pour ces espèces d'obtenir un prix satisfaisant pour les pêcheurs. Le manque de marché fait que la taille commerciale est plus grande que la taille réglementaire. Tout simplement parce que les plus grandes tailles ont des chances d'être vendues à un meilleur prix que les premières. Les professionnels pratiquant la pêche à la journée et la vente directe disent avoir moins de rejets parce qu'ils privilégient la qualité et une variété d'espèces qui vont être disponibles sur les étals.

H] Sélectivité des engins de pêche et autres mesures de gestion

L'amélioration de la sélectivité des engins est la question la plus discutée puisque tout le monde comprend que le principal objectif du règlement vise celle-ci. Mais constitue-t-elle la solution ? Les professionnels disent qu'ils sont prêts à protéger les petits poissons (Dieppe) et pour cela il faut rechercher des solutions allant dans ce sens mais tous pensent qu'il n'y a pas beaucoup d'efforts à réaliser car « *ils sont au taquet* ». Ils ne peuvent pas donc pas aller plus loin en matière de sélectivité puisque la profession a fait déjà beaucoup d'efforts allant dans ce sens ces dernières années. L'augmentation de l'ouverture de la maille pour préserver une espèce peut avoir l'effet inverse sur les espèces ciblées. « *(..) Si on passe à 100 mm pour éviter le merluchon on ne pêchera pas de langoustine ou autre chose (...) il est difficile de faire plus* » (Bourcefranc). A Dieppe les chalutiers côtiers disent que « *si on ouvre la maille un peu plus on ne pêchera plus rien* ».

Certains professionnels ont voulu savoir s'il y aura une compensation prévue s'ils font encore plus d'efforts sur le terrain de sélectivité. En leur attribuant par exemple un peu plus de quotas pour inclure les rejets. « *Si nous améliorons la sélectivité est qu'on pourra garder nos quotas en ajoutant 30% de plus ?* ».

Les plans de reconstitution et la fermeture de zones, mesures techniques déjà expérimentées ces dernières années, paraissent efficaces pour la reconstitution des stocks mais ils ne

bénéficient pas d'une grande popularité auprès des professionnels. D'une part parce que les stocks du merlu et du cabillaud ont considérablement augmentés au détriment des autres espèces, pour lesquelles ils ont plus de quotas, et d'autre part, parce que les zones non travaillées (zones fermés) sont dépeuplées. Selon les pêcheurs de chalutiers « *les zones non travaillées par le chalut* » pendant plusieurs années n'ont plus rien une fois réouvertes. Cette croyance compare le fond de mer non chaluté aux champs non labourés. D'où leur insatisfaction vis-à-vis de ces deux mesures techniques.

Pour les fileyeurs une solution émise est « *d'accorder un nombre des filets en fonction du nombre des personnes embarquées et ensuite voir s'il y quelques efforts à faire sur la taille minimale des mailles* » (Capbreton). Il s'agit d'une piste de réflexion mentionnée par quelques fileyeurs qui peut correspondre à la situation d'une région et pas une autre.

IX. Glossaire

CNPMEM, CRPMEM, CDPMEM : Comité(s) National, Régionaux, Départementaux des
Pêches Maritimes et des Elevages Marins.

DPMA : Direction des Pêches Maritimes et de l'Aquaculture

FFP : France Filière Pêche

IFREMER : Institut Français de Recherche

MCRS : Minimal conservation reference size

OD : Obligation de débarquement

OP : Organisation de Producteurs

OdP : Opération de pêche

UBO : Université de Bretagne Ouest